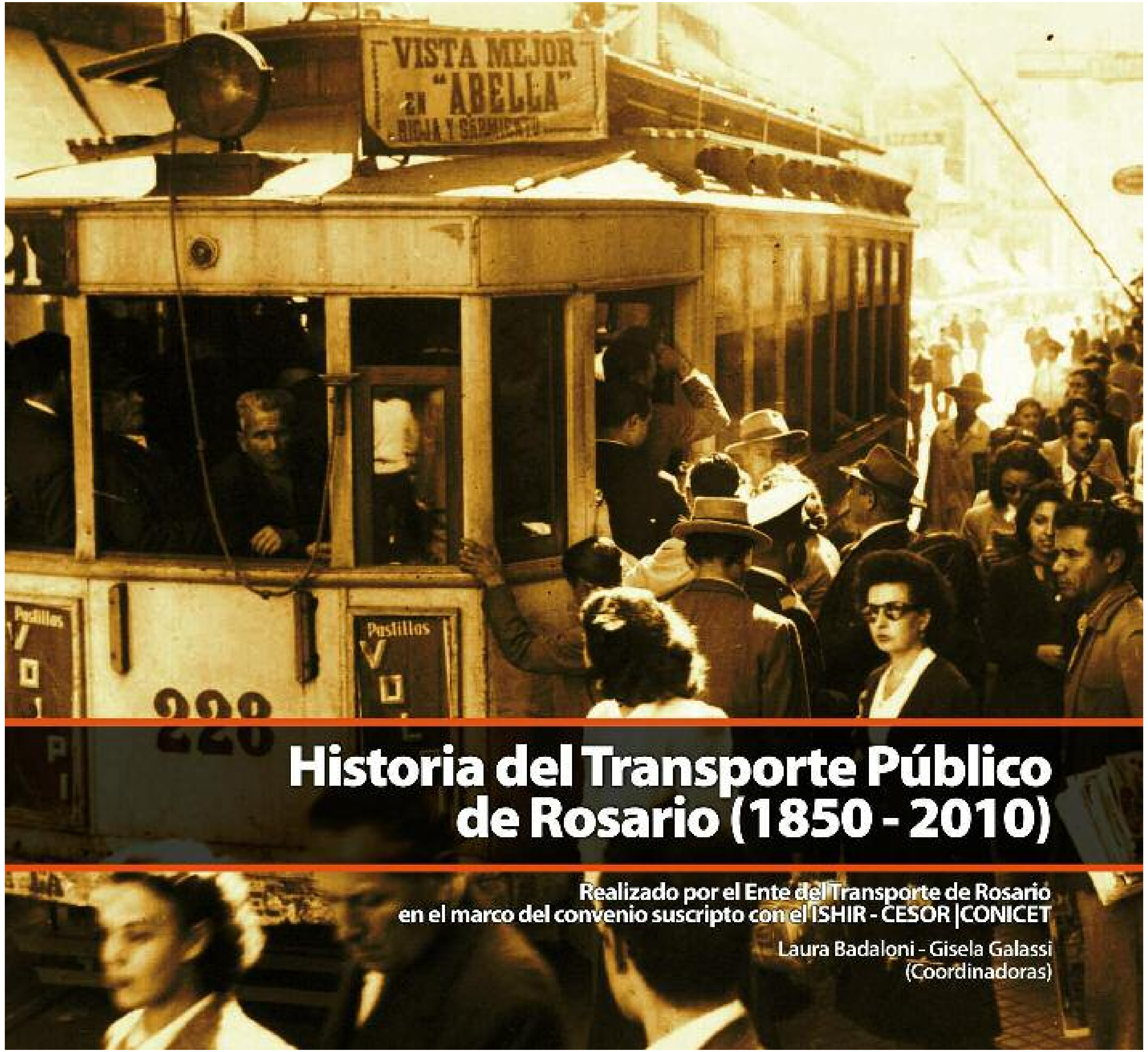



# Historia del Transporte Público de Rosario (1850 - 2010)

Realizado por el Ente del Transporte de Rosario
en el marco del convenio suscripto con el ISHIR - CESOR |CONICET

Laura Badaloni - Gisela Galassi
(Coordinadoras)

# Historia del Transporte Público de Rosario (1850 - 2010)

# Historia del Transporte Público de Rosario (1850-2010)

Realizado por el Ente del Transporte de Rosario en el marco del convenio suscripto con el ISHIR - CESOR | CONICET

**Laura Badaloni - Gisela Galassi**
**(Coordinadoras)**

ETR
ENTE DEL TRANSPORTE DE ROSARIO

:e(m)r;
EDITORIAL MUNICIPAL DE ROSARIO

ISHIR
CONICET
UNR | UNCPBA
UNCo | UNJu

MR
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO


ECO BUS
LINEA TROLEBUS
ROSARIO CUNA DE LA BANDERA
INC. SEGURO PASAJERO
65802
13189
EMPRESA "LA FLORIDA"
Form. P. 102
VALE UN VIAJE
E.T.P.
25 DE MAYO
20 DE JUNIO
Lineas 104-105-125
VALE POR UN VIAJE
Trans. Auto. Nicolás Avellaneda S.R.L.
17213
EMPRESA ZONA SUD
40324
85700
84443
73366
41020
98236
93912
50889
39092
14062

# Índice







**Artículos**





Galassi, Gisela... [et.al.].- Historia del transporte público de Rosario. - 1a ed. - Rosario : Municipal de Rosario, 2011. 340 p. ; 23x25 cm.

ISBN 978-987-9267-79-0

1. Transporte Público - Historia. I. Título.
CDD 388.82

Fecha de catalogación: 06/04/2011

Año 2011


Cafferata 702 P.2. Rosario, Santa Fe, Argentina
Tel.: (0341) 435 7026 / 7
www.etr.gob.ar


Aristóbulo del Valle y Callao. Rosario, Santa Fe, Argentina
emr@rosario.gov.ar
www.rosariocultura.gob.ar/emr

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723
ISBN 978-987-9267-79-0
CUIT 30-99900315-6
Impreso en la Argentina



## Prólogo

Para esta gestión municipal el transporte público ha sido siempre, y lo es hoy, una prioridad. En la ciudad de Rosario lo utilizan cerca de 400.000 vecinos por día, mayoritariamente trabajadores, empleados, maestros, estudiantes. Lo concebimos, entonces, como un servicio eminentemente social y esto se refleja en el esfuerzo económico que hace el municipio para apoyar y subvencionar el sistema a fin de que todo el costo no recaiga sólo en el usuario. También se refleja en la decisión política de tomar a nuestro cargo las líneas de las empresas que a lo largo del pasado reciente fueron quebrando y abandonando el servicio al compás de sucesivas crisis económicas que afectaron a la actividad en todo el país y que tornaron inviable la prestación del servicio.

Tras aquel contexto que precipitó la debacle de 2001, en algunos lugares se hicieron cargo del sistema los gobiernos provinciales, como ocurrió en Mendoza y Salta. En otros lo resolvieron con subsidios nacionales, como ocurre en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que gozan de un trato preferencial con respecto a los aportes que se envían al resto del interior del país. Pero el desafío más difícil lo tuvieron que afrontar Rosario y Córdoba, por tratarse de grandes ciudades y con una geografía tan amplia como particular, donde les tocó hacerse cargo a las municipalidades.

Teníamos la convicción de que debíamos garantizar ese servicio público para la gente y para eso creamos la Semtur, primero, y la Empresa Mixta, después. También asumimos que el transporte es un tema de marcada especialización técnica que requiere de una alta profesionalidad para su análisis y para su gestión, y por eso se creó el Ente del Transporte de Rosario, una institución única en la Argentina. Hemos renovado la flota. Hoy parece normal que los colectivos de la ciudad tengan uno o dos años de antigüedad, cuando no hace mucho tenían hasta 14 o 15 años. Incorporamos tecnología de punta para la información al

usuario y lo hemos hecho sobre la base de la capacidad de trabajo y de desarrollo técnico de nuestros equipos profesionales.

Por cierto, esta historia cercana no es ajena al devenir que en la materia ha recorrido Rosario desde sus propios orígenes, una ciudad que ha modificado sustancialmente su configuración urbana y se ha erigido como una metrópolis de gran importancia en el contexto regional y nacional.

Y de ello da cuenta este libro, un exhaustivo recorrido por aquellos continuos cambios y el modo en que, con mayor o menor éxito, progresó a la par el sistema de transporte. Sin dudas, conocer, comprender e interpretar cada una de esas instancias constituye un vital aporte para valorar en su justa dimensión los logros alcanzados y avanzar en la planificación de un servicio cada vez más innovador, inclusivo, sustentable y planificado.



Ing. Miguel Lifschitz
Intendente de Rosario
Abril 2011



## Prólogo del Ente del Trannsporte de Rosario

El transporte público de pasajeros de la ciudad es el reflejo de las políticas implementadas, concebidas desde el Estado y consensuadas entre las empresas, públicas y privadas, las organizaciones sindicales y sociales, y los ciudadanos en general.

Rosario ha recorrido un largo camino desde sus orígenes. El transporte acompañó su crecimiento y logró constituirse en un servicio de vanguardia.

Este libro nos permite realizar un viaje desde los albores de Rosario hasta nuestros días, mostrando con claridad los continuos cambios que se han ido produciendo. Estudiar esos cambios nos permite proyectar la ciudad que queremos y de esta manera diseñar el transporte que necesitamos para construirla.

Desde hace más de veinte años, entendemos al transporte como un medio de generar equidad social. Es por esto que se hace necesario conocer los matices políticos, económicos y sociales que definieron a nuestra ciudad y de los cuales el sistema de transporte no puede abstraerse.

Este documento representa, en definitiva, la memoria de la ciudad que cada uno de nosotros debe apropiar como un patrimonio único. Es una herramienta que nos permite diseñar la Rosario del futuro, continuando con una visión estratégica en pos de definir el modelo de movilidad basado en una sociedad más solidaria, con mejor accesibilidad para los ciudadanos y mejor calidad de vida para todos los rosarinos.

# Presentación y agradecimientos

Esta obra que hoy presentamos se ha realizado en el marco de un convenio entre el Ente de Transporte de Rosario (ETR) y el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Las autoridades del ETR tomaron la iniciativa a la hora de plantear la necesidad de concretar un libro que abordase la historia del transporte público de la ciudad y convocaron al ISHIR-CESOR,[1] centro especializado en estudios históricos regionales dependiente del CONICET y de la Universidad Nacional de Rosario (UNR) para llevar adelante tal empresa. Las páginas que siguen son el fruto del trabajo de un equipo de investigadores y becarios que conforman el citado organismo.

Desde el momento en que comenzó a proyectarse este libro fue preciso definir dos cuestiones importantes. Por un lado, establecer su objeto y contenido; por el otro, identificar a quiénes estaría dirigido. Frente al primer interrogante, resulta necesario comenzar por una aclaración: nos propusimos escribir un libro sobre la historia del transporte público de la ciudad de Rosario pero sin pretender que la misma fuera un compendio minucioso de su evolución técnica o mecánica, conscientes, por otra parte, de nuestros límites en esas materias. El objetivo fundamental fue, entonces, abordar esta temática desde una perspectiva que nos permitiera concretar una historia social del transporte público y masivo de la ciudad.

Conducir una jardinera tirada por caballos, abordar un tranvía eléctrico, participar como socio de una empresa de colectivos, votar un aumento de boleto en el Concejo Municipal, organizar un sindicato de choferes, viajar al trabajo en un coche atestado de personas son situaciones privadas que remiten a un tema central: el transporte urbano. Estas experiencias abandonan su carácter individual cuando conforman una constelación de problemas que involucran a toda la población de una ciudad. La movilidad deviene entonces un asunto público, una cuestión social frente al cual el Estado —en este caso municipal, aunque

[1] Unidad Ejecutora en Red de Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR).
Centro de Estudios Socio-Históricos Regionales (CESOR).

no exclusivamente— evaluará condiciones y desplegará políticas y estrategias.

Una historia social del transporte público urbano implica entonces ajustar la lente sobre un universo de problemas que afectan a todos los ciudadanos (aunque de manera desigual); sobre los diferentes actores involucrados (pasajeros, empresarios, trabajadores, etc.); sobre las lógicas políticas tanto nacionales como locales; sobre la planificación estatal; sobre los conflictos sociales; sobre las dimensiones culturales —colectivas e individuales— que aluden a las percepciones, sentimientos y a la construcción de hábitos compartidos.

Respecto a los destinatarios de esta obra, desde un inicio supusimos que su espectro sería amplio y heterogéneo. Así, pensamos tanto en quienes buscaran el análisis y la interpretación de un proceso histórico complejo como en aquellos que trataran de encontrar algunas claves para la comprensión de nuestro pasado y, por qué no, de nuestro presente. También quisimos dirigirnos a los lectores que ansiaran recordar momentos de su vida a través de las fotografías o de algún detalle anecdótico. La experiencia privada de haber ido a la escuela en colectivo o la evocación del último viaje en tranvía podrían ser, en este caso, los estímulos vitales que animarían la lectura.

Dentro del universo de materiales utilizados en nuestra labor, las fotografías y otros recursos visuales ocuparon un lugar importante, dejando la oscuridad de los archivos para develarnos objetos, espacios y sujetos. El historiador inglés Raphael Samuel retomó en sus escritos la idea decimonónica que definía la fotografía como «el ojo de la Historia», aunque atenuando el carácter transparente y de reproductora objetiva de la realidad que muchas veces se le ha adjudicado. Sus reservas no le impidieron valorar cómo la fotografía resultó un elemento transformador de las investigaciones del pasado que prometían —de la mano de la renovada Historia Social del siglo xx— ponerle nombres y caras a la anónima muchedumbre, rescatándola de la «enorme condescendencia de la posteridad». Esto suponía otorgar a la gente común y a la vida cotidiana una nueva relevancia.

Tal es el caso de muchas de las imágenes incluidas en esta obra donde aparecen rostros y lugares generalmente olvidados por una historia demasiado afecta a los documentos escritos, como los obreros que reparan las vías de un tranvía, la parada de colectivo donde aguardan los pasajeros, el chofer que posa junto a sus hijas o el manifestante que huye de los gases lacrimógenos durante el Rosariazo de 1969. Como huellas y registros de una época, las fotografías se erigen en verdaderos «documentos sociales» que estimulan la atención, la curiosidad y la propia memoria del lector. Resultan un recurso pleno y bello que permite condensar, junto con los textos, las experiencias, los acontecimientos y los lugares retratados.

La mayoría de las fotografías fueron seleccionadas según el criterio de las coordinadoras. Las incluidas en el Capítulo 7 y en el artículo que hace referencia al PActo





de Movilidad fueron un aporte del Ente del Transporte de Rosario.

Antes de concluir esta breve presentación, quisiéramos expresar nuestro agradecimiento a quienes colaboraron e hicieron posible la realización de este libro. En primer lugar, al Ente de Transporte de Rosario, especialmente a su Gerente General Ing. Mónica Alvarado.

En segundo lugar, a todos los responsables de archivos y bibliotecas que nos proporcionaron amablemente los materiales solicitados. Al Instituto de Estudios de Transporte de la UNR y a su bibliotecaria, Graciela Amato; al Departamento de Fotografía Antigua de la Escuela Superior de Museología de Rosario y a su director Alfredo Luis Tornimbeni y a Lorena Ratner; al Archivo del diario *La Capital*, a su responsable Graciela Hinny y a Daniel Gutiérrez; al Archivo del diario *El Ciudadano & la Región* y a su fotógrafo Quique Galletto; al Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc» y a la jefa de Archivo y Biblioteca, Ester Davidov; al Museo de la Ciudad de Rosario, a su director Raúl D'Amelio y especialmente al responsable del Archivo Fotográfico, Eduardo Quintili, y a Ernesto Aguirre; a la Biblioteca Argentina «Dr. Juan Álvarez», a sus bibliotecarios y al personal de su Hemeroteca, Leandro Guzmán y Sebastián Navoni; a la Biblioteca de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística (UNR) y a la responsable de su Hemeroteca, María Inés Sgrazzutti; al Centro de Estudios e información Parque España, a su directora Carina Frid, a Julián Gómez, Guillermo Robles, Pablo Valenta y Marcelo Mariani; a la Biblioteca de la Bolsa de Comercio de Rosario y su bibliotecaria, Alicia Strano; a la Biblioteca y Escuela de la Asociación de Mujeres de Rosario, especialmente a Mariela Corti; al personal de las Bibliotecas de las Facultades de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, de Arquitectura, Planeamiento y Diseño y de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales. Al personal del Ente del Transporte de Rosario, particularmente, a la Cdra. Andrea Magnani por facilitarnos datos técnicos y estadísticos.

Un agradecimiento especial a la profesora Élida Sonzogni por representar un sostén afectivo e intelectual; al estudioso del transporte Mariano Antenore, quien nos brindó datos indispensables a la hora de fechar numerosas fotografías; al fotógrafo Carlos «Charly» López, quien nos proveyó de un importante material fotográfico sobre el Rosariazo, y al ingeniero agrimensor Enrique Klotzman, quien desinteresadamente nos aportó información y su experiencia en la materia. A Cecilia Wingerter; a Eliana Galassi; a la Arq. Analía Brarda, al Arq. Roberto Pasquali y a José Luis Tournier, director de Fiscalización, área del Transporte de la Municipalidad de Rosario.

Por último, un reconocimiento a nuestros amigos y familiares que nos animaron en esta empresa y nos acompañaron con su afecto.

Laura Badaloni - Gisela Galassi

# A modo de introducción

Los historiadores solemos ir tras las huellas que dejan las experiencias individuales o las colectivas, algunas más profundas, otras más ligeras. Nuestra mirada trata de captar los indicios, los datos, los significados con el fin de comprender un acontecimiento, unos comportamientos, unas respuestas, unas experiencias, unos procesos y darles inteligibilidad. Este modo de acercamiento al pasado más lejano o más reciente se revela, sin duda, en el libro en cuyas páginas el lector va a introducirse.

No resulta una tarea fácil afrontar una historia social del transporte público en la ciudad de Rosario, aun apelando —como en este caso— a un esfuerzo colectivo. Si bien existió entre los autores el consenso de que el problema debía inscribirse en el cuerpo de una historia de la sociedad en donde tramas, vínculos, tecnología, datos operaran otorgando «densidad» a las diversas experiencias analizadas, cada uno de ellos privilegió dimensiones particulares.

Una serie de desafíos se le planteó a cada autor que debió afrontar y resolver con la esperanza de que el lector pudiera aprehender con facilidad las claves interpretativas a las que apelaba.

¿Cuáles fueron los principales desafíos que estos historiadores debieron sortear?

En primer lugar, los de la periodización. ¿Cómo y por qué elegir un momento como signo de una inflexión? La estrategia de definir, según cada problema, unas fracciones de tiempo siempre resulta arbitraria. Sin embargo, en cada coyuntura aparecen indicios de aquello que se está modificando, cambiando más o menos lentamente y que nos mostrará luego escenarios diferentes. Esta ha sido la lógica que ha guiado a los autores y que fue dirimiendo etapas que

incluso atravesaron periodizaciones más globales y clásicas.

El problema fue el indicador. Como todos parten del criterio de que los «modos de transitar una ciudad» son el resultado de un conjunto de relaciones, de prácticas sociales y políticas, de percepciones, de imaginarios que se van reconfigurando al interior de un orden capitalista y de su «modernización», prestan particular atención a ese devenir. Por eso es que en cada período la cuestión del transporte, si bien se integra a los avatares de los modelos de acumulación y atiende al desarrollo de los flujos económicos, la densificación demográfica o los cambios técnicos, no descuida las estrategias desplegadas por los diferentes sujetos involucrados ni abandona la percepción que los mismos tienen ante la velocidad de las transformaciones. La clave reside en detectar cuándo éstas adquieren la suficiente «densidad» como para indicar el principio de una modificación. En consecuencia, las etapas analizadas pueden no corresponder a una periodización tradicional de la historia argentina y los investigadores pueden apelar a diversas variables para periodizar. En algunas oportunidades, las fechas indican, como punto de partida o de llegada, aquellos momentos en que un orden o un régimen comienzan a desplegar sus lógicas o alcanzan el «límite de sus posibilidades», como en los capítulos 1, 4, 5 o 6. En otros casos, las marcas fácticas prestan mayor atención a los significados que para diversos actores tienen ciertos cambios materiales o a las agencias definidas desde el poder, como en el caso de los capítulos 2, 3 y 7. Por otra parte, se debe entender que cada etapa no implica un corte neto, un antes y un después, sino más bien la instancia de un proceso que adquiere relevancia en sí misma.

Estas perspectivas de análisis abren el camino para detectar un segundo desafío con miras a explicar coherentemente el problema. Todos los analistas coinciden en que dicha explicación sólo es posible en la medida que se establezca un diálogo recurrente entre las dinámicas sociales coyunturales y la cuestión propiamente dicha.

Por ende, observamos cómo cada texto, cada fragmento de la caracterización del transporte urbano en una determinada etapa, recupera la complejidad de las tramas sociales en las que éste se halla inmerso. La ciudad cambia, crece y, a medida que se transforma, las estrategias de ese tránsito «a través de» pero también «hacia» ella van variando.

Los capítulos van articulando reflexiones e imágenes relativas a las formas que adopta Rosario en el proceso de ampliación y diversificación de su trama urbana. Un proceso que es altamente tributario del desarrollo de una región pampeana que comienza a forjarse a mediados del siglo XIX y se consolida en las primeras décadas del siglo XX. Pero que también usufructúa de un escenario modelado por la conjunción de rieles, empedrado o asfalto y río. Si el espacio y los diversos modelos de desarrollo dejan sus marcas en la ciudad, éstas son reconfiguradas, potenciadas una y otra vez por los diferentes actores que la recorren,





que viven en ella su día a día, que disputan entre sí y desde roles cambiantes un modo particular cuando no hegemónico de concebirla.

Las dimensiones precedentes nunca operan como trasfondo sino que se configuran cual variables privilegiadas a la hora de dirimir esa experiencia social que es desplazarse de manera colectiva a través de la traza urbana. Dicha experiencia se alimenta concomitantemente de las prácticas que realizan los involucrados en la misma, de los significados que les otorgan o de los imaginarios que los condicionan, de las tensiones que los atraviesan, de los conflictos que estallan a partir del despliegue de sus diversos roles como transeúntes, pasajeros, trabajadores, empresarios o funcionarios públicos.

Por otra parte, el caso Rosario nunca se cierra en sí mismo y aparece dialogando recurrentemente con otras dinámicas —ya sean nacionales, ya internacionales— que directa o indirectamente lo atraviesan, lo impactan, lo convulsionan, lo transforman.

Estos registros van prefigurando un tercer desafío, aparentemente de características conceptuales, pero que en el fondo refiere a modos antagónicos de percibir las relaciones sociales. Me refiero aquí a la cuestión de los cambios vivenciales en torno a las concepciones de «lo público» y «lo privado». En este plano, los diferentes capítulos van mostrando no sólo cómo una sociedad va modificando sus criterios sobre «lo público» sino también de qué modo intenta apropiarse de ellos.

El texto inicial parte de la premisa de un Estado que, más allá de estimular y favorecer el desarrollo de emprendimientos privados en la esfera del transporte urbano e interurbano, convalida el papel de mercado en ese espacio y, por ende, de la dimensión de «lo privado». En los siguientes, en cambio —particularmente en los capítulos 2, 3, 4 y 7— observamos cómo al calor de la rediscusión de las lógicas liberales o neoliberales, del papel que el propio Estado debe desempeñar, diferentes actores —individuales y colectivos— van colocando en la agenda el problema del transporte como «servicio público», como una dimensión de la calidad de vida de una sociedad, como un «bien común». Sin embargo, colocarlo en la agenda no significa necesariamente que la sociedad y el Estado convaliden automáticamente dicha perspectiva.

La lectura de los capítulos nos conduce justamente a observar, por una parte, la dinámica pendular a la que el problema está sujeto, los avances o retrocesos en la concepción de «lo público». Por otra, las paradojas. Se podría hipotetizar que en las coyunturas de mayor ampliación de la esfera pública y de garantía de las libertades, la ciudadanía se volcaría hacia una concepción también altamente inclusiva de «lo público». Pero aquí los autores muestran con precisión las dubitaciones, las contradicciones y los límites de tal concepción a lo largo del siglo. Paralelamente destacan con claridad cómo, en las etapas de rupturas del orden institucional y de gobiernos autoritarios, existe una primacía de «lo privado» que

no necesariamente va acompañada de una ausencia de planificación sobre el campo.

El tema posee tal complejidad que aparecen aristas renovadas para acercarnos a él. Así, por ejemplo, todos los textos —a veces desde diferentes ópticas— intentan mostrarnos cómo opera el conflicto entre diferentes actores (usuarios versus empresas; trabajadores versus empresas; usuarios versus poder concedente; empresas versus poder concedente; trabajadores versus poder concedente) en la definición de esa relación público-privado. Y, al mismo tiempo, nos orientan a profundizar nuestra reflexión a través del análisis de las contradicciones y conflictos entre las lógicas del Estado y las del mercado.

El lector se enfrenta, por una parte, con la fluctuante relación entre Estado nacional, Estado provincial y Estado municipal, en el interior de la cual confrontan perspectivas centralizadoras (1945-1955; 1966-1976) y descentralizadoras (1932-1935; 1996-2010).

A su vez, se ve compelido a introducirse en el problema de la «capacidad» del Estado municipal en tanto poder concedente, a observar cómo durante mucho tiempo su imagen sólo es compatible con la de un «poder administrador». Sin embargo y desde ese lugar, puede detectar también que en ciertas coyunturas dicho «poder administrador» amplía esa «capacidad» (1932, 1985, 1991-2010) y asume políticas «públicas» de planeamiento que otorgan nuevas perspectivas a la dinámica del transporte de la ciudad. En esta dirección, algunos capítulos nos permiten explorar de qué modo esa capacidad se potencia a través de la construcción de consensos. Vale decir, posibilitan detectar cómo el poder municipal procesa las interpelaciones de los diversos actores sociales; qué miradas privilegia en ese universo compuesto por empresarios, usuarios, trabajadores, sociedades vecinales y partidos políticos; cómo dirime las lógicas antagónicas, particularmente las individualistas frente a las solidarias.

Por ese mismo camino, los lectores son interpelados a reflexionar sobre los condicionamientos, los límites y los bloqueos que las lógicas liberales o neoliberales imponen a la ecuación público-privado. A través de un juego dialéctico los textos nos muestran, por una parte, cómo un conjunto de actores —encabezados por ciertas fracciones de los grupos dominantes— ejercen una fuerte presión tanto sobre las agencias gubernamentales como sobre los imaginarios sociales a fin de devaluar el sentido de «lo público». Por otra, cómo desde la subalternidad emergen voces individuales o colectivas que confrontan con las anteriores y —avalando el avance de políticas públicas orientadas a afianzar perspectivas del bien común y un universo amplio de derechos entre los cuales está el de «transitar»— pueden tornar más inclusivo aquel concepto.

Cuando uno concluye la lectura de la última página puede surgir una interrogación inquietante: ¿estamos frente a una historia del transporte público urbano? Desde nuestra perspectiva, compartiendo la mirada de los historiadores que dieron vida a esta

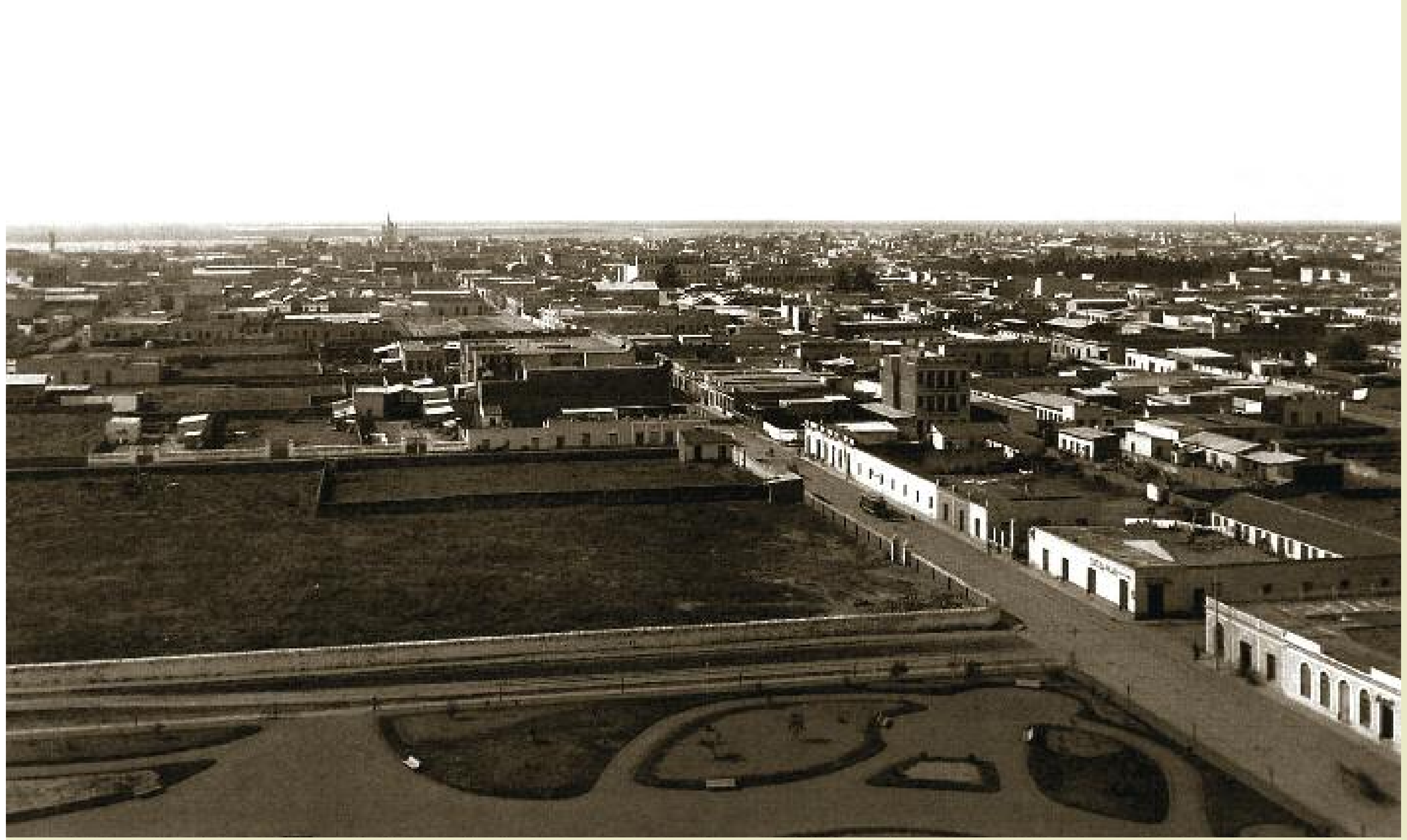




obra, optamos por una respuesta afirmativa. Pero podríamos agregar que, siguiendo «los modos de transitar» una ciudad, estos autores, este libro, nos están mostrando las «formas» de construir y vivir en una sociedad a lo largo de más de un siglo y medio.

Marta Bonaudo

0-Historia Transporte Rosario Final c/tapa:Maquetación 1 5/27/11 12:18 p.m. Página 24

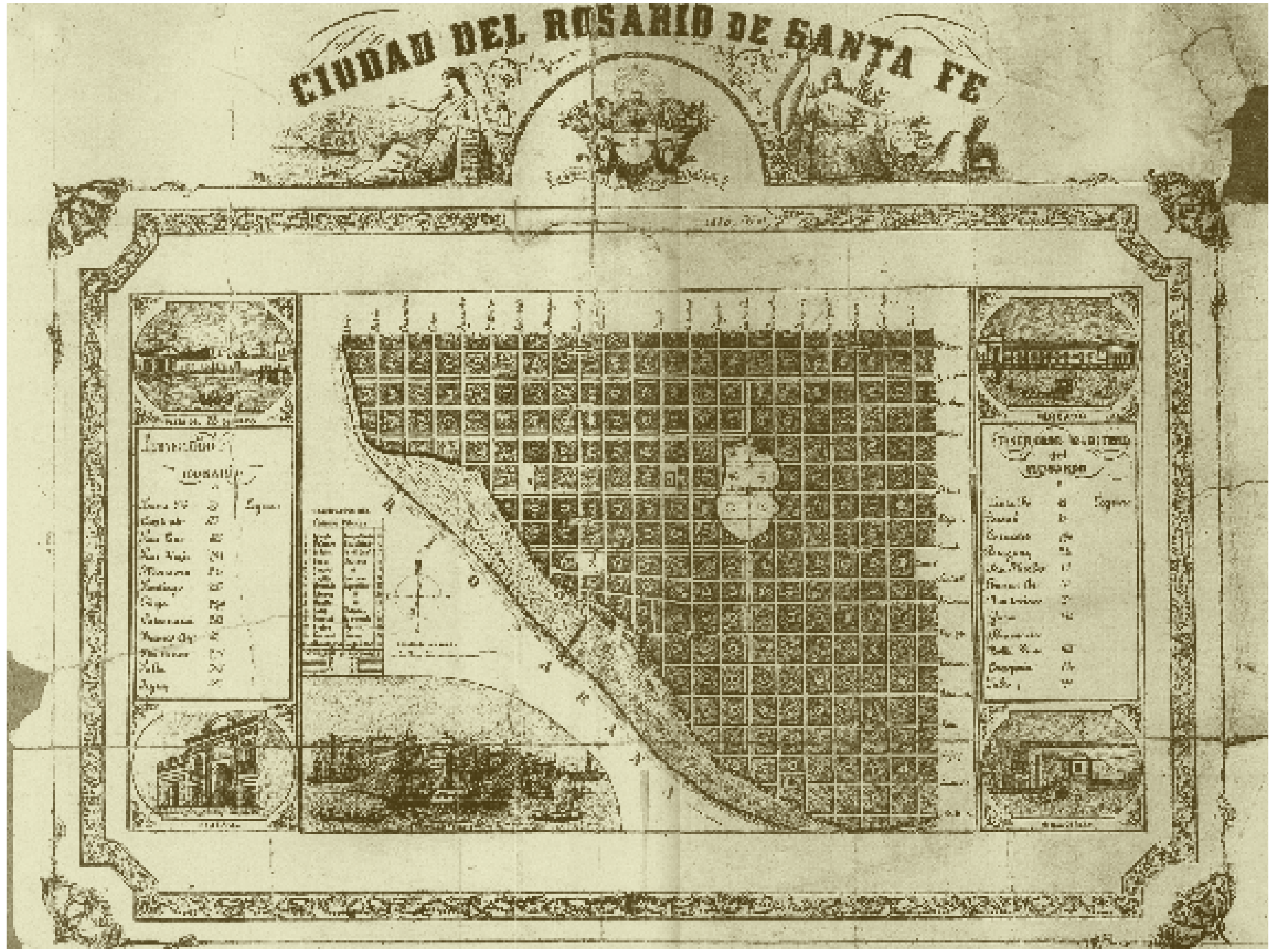


Vista de la ciudad de Rosario tomada desde la torre del Palacio de Justicia, hoy Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario. Aparece la plaza San Martín en primer plano y hacia atrás la Iglesia Matriz, el río y las islas, ca.1893.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

# Capítulo 1

## De aldea silenciosa a urbe moderna. Los inicios del transporte urbano (1850-1906)

Élida Sonzogni - Gisela Galassi




Plano de la ciudad realizado por Nicolás Grondona en 1858, luego editado por Eudoro y Gabriel Carrasco en *Anales de la ciudad de Rosario de Santa Fe,* Peuser, Buenos Aires, 1897.



# De aldea silenciosa a urbe moderna. Los inicios del transporte urbano (1850-1906)

Élida Sonzogni - Gisela Galassi

Aunque los carromatos eran tirados por caballos y no por bueyes, avanzábamos despacio: en primer lugar, después de las lluvias casi constantes, el estado de los caminos, si podemos llamar así a las huellas tortuosas que seguíamos en pleno campo, dificultaba nuestro avance; pero hay que decir también que nuestro convoy, que debía consistir al principio en un grupito de carros rápidos para ir ganando durante el día, una a una, la línea de postas paralelas al río, a pocas leguas unas de otras, hasta alcanzar al fin, al cabo de diez o doce días el edificio blanco de Las tres acacias, se convirtió en una laboriosa caravana, demasiado lenta y demasiado larga, frenada por continuas indecisiones, igual que una serpiente irresoluta y poco ágil, cuya cola y cuyo estómago tuviesen la pretensión de dirigirla al mismo tiempo que la cabeza.

Juan José Saer

Declarada ciudad en agosto de 1852, Rosario se destacaba de otras poblaciones argentinas por carecer de una tradición colonial. Su origen se mostraba desligado de conquistadores, funcionarios reales y familias con títulos nobiliarios. La ciudad fue receptora, particularmente a partir de las últimas décadas del siglo XIX, de numerosos contigentes inmigratorios provenientes de Europa y del progreso técnico generado por la revolución industrial, que alcanzaba esferas cada vez más amplias de la modernización social. Estas particularidades influyeron sobre los distintos grupos sociales que integraron los trayectos, imágenes y símbolos que determinaron el carácter cosmopolita y moderno de la urbe.

La actividad del transporte y la comunicación de Rosario estuvieron íntimamente ligadas a su desarrollo como centro portuario desde los primeros años de la Confederación Argentina. En un comienzo, el



Calle de la Bajada (actual Sargento Cabral), primeras mensajerías, 1866.
Georg H. Alfeld, Álbum Recuerdos del Rosario de Santa Fe, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc»

gobierno de Paraná le adjudicó funciones que enfatizaban las actividades postales y sentaban las bases de una cierta regionalización. Luego se priorizó desde el Estado nacional la producción de las colonias agrícolas cercanas a Rosario, que junto a la llegada de la fuerza de trabajo europea resultó uno de los elementos centrales del programa de inserción del país en la «división internacional del trabajo». La ciudad se convirtió así en el puerto de exportación de los cereales argentinos y en un nodo del trazado ferroviario. Todos estos factores condujeron a un proceso de urbanización acelerado entre 1870 y 1890, y que continuaría su desarrollo en los años posteriores, simultáneamente con el crecimiento demográfico. Según los respectivos censos, Rosario contaba en 1858 con 9.780 habitantes, pasando a tener 23.169 en 1869 y alcanzando los 112.461 en 1900. Semejante aumento poblacional demandó, en función de un mercado laboral en formación, el desarrollo de un sistema de transporte, primero a nivel regional y, más tarde, en el ejido urbano.

## Las Mensajerías Iniciadoras. Una modernización del servicio de encomiendas y correspondencia

Algunas interpretaciones históricas consideraron que la ciudad de Rosario concretó material y socialmente la utopía de Sarmiento y Alberdi en su lucha contra «el desierto y la barbarie». Durante los siglos XVII y XVIII, el desolado Pago de los Arroyos, donde había tenido su origen el primitivo asentamiento de pobladores, no tenía mayor ventaja que la de estar ubicado en la confluencia de varios cursos de agua. Tal circunstancia explica cada uno de los estadios por los que atravesó: escenario de incipientes actividades agrícolas y ganaderas de subsistencia o generadoras de un bajo excedente durante el dominio colonial, paso obligado de columnas castrenses, primero de realistas y patriotas, después de unitarios y federales. La villa del Rosario debió esperar hasta el triunfo de Urquiza sobre Rosas en 1852 para conseguir notoriedad y prestigio, convirtiéndose en el principal puerto de la Confederación y en punto de llegada y partida de los distintos medios de transporte.





Como señala Juan Álvarez: «El pasado rosarino muestra con claridad dos grandes períodos: con río cerrado al comercio exterior, pobreza y atraso; con río abierto, prosperidad y cultura. A partir del segundo período la función primordial asignada a Rosario en la economía argentina fue servir de puerto de ultramar a una vasta zona del territorio, como 'mano natural que se tiende hacia las provincias', según dijera Juan María Gutiérrez».

Durante la década del 50 del siglo XIX, el gobierno de la Confederación impulsó otras actividades que determinaron el crecimiento del puerto de Rosario. Por su parte, el gobierno provincial decidió auxiliar a la «mano natural» del Paraná tomando algunas medidas sobre la frecuencia del servicio de correo desde y hacia la villa del Rosario: «Art.1°: Se establece en esta capital un correo semanal hasta la villa del Rosario que deberá salir precisamente todos los sábados a las 12 horas del día. Art.2°: Igual establecimiento se organizará en la villa del Rosario, debiendo salir el correo de este punto hasta el Cuartel General del Grande Ejército Libertador, una hora después de haber llegado el de la capital».

Esta preocupación de la gestión del gobernador Crespo se complementó con la designación del farmacéutico Manuel de la Mata en el cargo de administrador de correos de la ciudad. Como en la actualidad, la sede de aquel servicio se ubicaba frente a la Plaza 25 de Mayo, en la calle Santa Fe y en la residencia de otro reconocido miembro de la elite provincial, don Matías Nicolorich. Con el triunfo de la Confederación sobre el gobierno de Buenos Aires, en pocos meses Rosario se convirtió en el centro nodal de las comunicaciones con todas las provincias confederadas e incluso con Buenos Aires, separada del resto tras su proceso de secesión. Complementariamente, la instalación de postas en el trayecto de Santa Fe a Córdoba redundó en el mejoramiento del servicio de correspondencia, tanto oficial como privada, cuyo ámbito jurisdiccional excedía los límites provinciales e interprovinciales, incluyendo también a Chile y Bolivia.

En esos tiempos, el proyecto agroexportador no era hegemónico. Al principio perduraban las vinculaciones económicas y culturales con zonas que posteriormente se rearticularon de una manera diferente con aquel modelo. Así, muchas regiones interiores debieron reorientar sus estrategias comerciales cada vez más hacia el Litoral y particularmente hacia el puerto de Rosario, que se fortalecía como nexo integrador entre ambas realidades (la de Buenos Aires y las de las provincias confederadas). En ese papel, la ciudad puerto cumplió un rol inherente a la problemática del estado moderno, como era el de servir operacionalmente a las comunicaciones.

Alrededor de la correspondencia, que era el centro de la actividad, se estaba forjando la cultura moderna. En las estaciones intermedias, denominadas postas, al mismo tiempo que se desarrollaban las acciones concretas de recambio de caballos y descanso de los *trajinantes*, se asistía a la difusión de prácticas sociales, intercambio de mo-

dismos e información sobre cuestiones ignoradas hasta entonces que socavaban los antiguos y cada vez más caducos estereotipos, inclusive las características formales que debían presentar las cartas.

El decreto provincial de 1853 prescribía: «El porte de las cartas que conduzca la valija de los correos… será el de medio real las sencillas y proporcionalmente mayor las dobles y triples de peso». Esta adecuación se insertaba en los principios que el liberalismo de fines del XVIII había impreso a toda transacción: el respeto a la tabla de pesas y medidas, tan caro a las nuevas voces que se gestaban en el mercado.

Del mismo modo, el manejo operativo de recepción o envío de correspondencia se había formalizado en una clasificación basada en colores según la procedencia: verde de Buenos Aires, blanca de las provincias litoraleñas, roja de Cuyo, azul del Perú y amarilla de ultramar. En clave semejante, el gobierno de la Confederación encargó al litógrafo Carlos Rivière, residente en Rosario,

## Comunicaciones y transportes en tiempos de la Confederación

Los relatos de viaje y las crónicas de funcionarios evidencian las limitaciones, precariedades y condicionamientos de las comunicaciones y el transporte a mediados del siglo XIX, en el país en general y en la provincia de Santa Fe en particular. Una descripción elocuente de esta situación la constituyen algunos fragmentos del relato de Eudoro y Gabriel Carrasco en 1854:

> Los viajes y envíos de encomiendas y correspondencia entre las diversas provincias y ciudades se efectuaban ordinariamente por medio de las tropas de carretas o arrias de mulas, que tardaban un mes del Rosario a Córdoba, y cuatro o más entre Buenos Aires y Jujuy. (…) se corrían riesgos gravísimos, no solamente por la carencia de casi todo lo necesario, ¡hasta de agua para beber!, sino porque estaban expuestos a los indios salvajes. (…) La correspondencia urgente se mandaba por *chasques* o propios a caballo, que pagaba el que los quería enviar (…) En cuanto a los viajes en volantas, carruajes o galeras, se puede decir que eran desconocidos por la falta casi absoluta de esa clase de vehículos en las provincias. (…) Verdad es que existían algunos correos regulares entre ciertas ciudades como Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Córdoba, etc. pero ordinariamente no estaban relacionados con el resto del territorio, ni se podía contar con ellos a fecha fija, ni mucho menos para la conducción de otra cosa que cartas o pequeños paquetes.

Una primera respuesta a tan deficitaria situación se da con el establecimiento —en tiempos de la Confederación— de las Mensajerías Nacionales Iniciadoras. ●





la creación de sellos postales nacionales.

A estas innovaciones se debe añadir —a partir de mediados de los años 50— la instalación de empresas de transporte terrestre: las Mensajerías Nacionales Iniciadoras, firma de los catalanes Juan Rusiñol y Joaquín Fillol, y más adelante la que, a cargo de Timoteo Gordillo, importaría sus coches de Estados Unidos. Los dos emprendimientos se esmeraron en sustituir las carretas tiradas por mulas por vehículos de cuatro ruedas que resultaban, para cocheros y pasajeros, más livianos y confortables y cuya tracción estaba asegurada por caballos.

De esta manera, Fillol y Rusiñol lograron atender el tráfico de pasajeros y correspondencia al mismo tiempo que aseguraron el rédito económico del emprendimiento a través de una subvención del gobierno que les anticipaba los gastos de la concreción de la empresa y los nombraba «directores de mensajerías, postas y caminos». Tal mecanismo de subvención se repitió con la firma que se haría cargo de un servicio regular de encomiendas a partir de 1858: Timoteo Gordillo y Cía, que recibiría mensualmente mil pesos plata. Como señalan Oscar Videla y Sandra Fernández, una larga serie de «negocios» articularon los intereses de los particulares con las necesidades del Estado.

Entre las dos empresas mencionadas se garantizaba el traslado de pasajeros y el envío de mercancías en una extensa geografía que incluía a Salta, Tucumán, San Juan, Mendoza, Córdoba y Santa Fe. El convenio suscripto por el gobierno con los catalanes estuvo avalado por la vasta y exitosa experiencia que la empresa había acumulado en la provincia de Buenos Aires. Pronto el periódico *La Confederación* aseveró en una crónica publicada el 22 de agosto de 1854: «Dos meses han transcurrido del contrato del gobierno nacional con la empresa de las Mensajerías Argentinas. Los directores Rusiñol y Fillol, a pesar de tener tres meses para establecer cada carrera, cuentan ya en el día con la de Córdoba y Santa Fe, anunciada la de Mendoza para el 8 de septiembre. El sábado último ha llegado de Buenos Aires uno de los directores, el señor Rusiñol, con la elegante y cómoda diligencia La Mendozina, habiendo hecho su viaje en tres días y tres horas, y su última jornada de treinta y tres leguas».

En ese contexto, las mensajerías que se establecieron fueron:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| De | Rosario | a | Córdoba | cada | quince días |
| > | > | > | Mendoza | > | mes |
| > | Córdoba | > | Tucumán | > | ocho días |
| > | Tucumán | > | Salta | > | mes |
| > | Rosario | > | Santa Fe | > | semana |
| > | Mendoza | > | San Juan | > | quince días |
| > | Córdoba | > | Catamarca | > | mes |

El tiempo mínimo que se empleaba en estos viajes era de diez días de Rosario a Mendoza; tres del Rosario a Córdoba; seis de Córdoba a Santiago; uno y medio de Santiago a Tucumán; seis de Tucumán a Salta; dos de Mendoza a San Juan; uno y medio del Rosario a Santa Fe.

Fuente: Eudoro y Gabriel Carrasco, *Anales de la ciudad del Rosario de Santa Fe*, 1897.



Vista de muelles y depósitos portuarios, 1901.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





Tales cambios acompañaron la renovación de la actividad económica, que por entonces demandó la instalación de una entidad bancaria y financiera en Rosario, de cuya iniciativa participó Ireneo Evangelista de Souza, Barón de Mauá. El servicio de transporte de pasajeros y la remisión de correspondencia y mercaderías de la empresa catalana se fue deteriorando, hasta que el 30 de septiembre de 1858 la firma puso fin a sus actividades. Gordillo se hizo cargo del negocio y a partir de su gestión se inició la construcción de una red caminera, relacionando las áreas mediterránea y andina con la incipiente región pampeana. Sin embargo, con la reunificación territorial tras la batalla de Pavón, se produjo el cierre de las mensajerías de Gordillo, siendo reemplazadas por las de Luis Souza, quien había tenido una actuación anterior en Buenos Aires. La nueva conducción empresaria no modificó el rango central de Rosario. Otras empresas similares se instalaron en el ávido mercado rosarino, responsabilizándose de mantener las comunicaciones con el resto de las provincias, pero atendiendo también el transporte y la correspondencia con localidades más cercanas a la ciudad: San Lorenzo, Coronda, Santa Fe, Colonia Candelaria y Melincué. En ellas encontraron su campo de rentabilidad miembros de la antigua elite provincial, como Pedro Ramallo o Pastor Sastre, o recién llegados como Garrasino, Pusso o Campanella.

Independientemente de estas comunicaciones viales, el río Paraná ofrecía las ventajas de un puerto natural de mejores condiciones que las del puerto de Buenos Aires, de modo que la resolución política de Urquiza de promover su tránsito liberándolo de toda traba impositiva fue determinante para el desarrollo de la ciudad. De este modo, el puerto rosarino habilitó su aduana para el comercio exterior y creó una vía alternativa de transporte. Otra consecuencia fue que posibilitó la combinación de los dos servicios, fluvial y terrestre. Carlos Jewell —empresario británico fundador del Rosario Cricket Club— en sus escritos recordó el trayecto que algunos vapores hacían hasta Asunción y las vinculaciones con los servicios terrestres para cargas y pasajeros, tal como lo prescribía la política provincial en 1873: «El gobierno de la provincia de Santa Fe, considerando que el servicio postal sobre la costa del río San Javier que se hace actualmente por el vapor *Pin-*



Tropa de carros. Probablemente en la Plaza de Carretas del Interior (actualmente Plaza San Martín), 1866.
Georg H. Alfeld, Álbum Recuerdos del Rosario de Santa Fe, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

*to*... no satisface a las necesidades del comercio de las poblaciones y colonias situadas sobre la costa del mismo, decreta que se establece un correo a caballo semanal en correspondencia con los vapores de la carrera de Rosario-Buenos Aires, que partiendo de esta ciudad conducirá la correspondencia a los pueblos de San José, Santa Rosa, Colonia Cayastá, Helvecia, Cullen, Francesa, San Javier, Colonia California y Alejandra».

En 1860 la instalación de la Municipalidad había iniciado una era de progreso edilicio que en diez años contribuyó al mejoramiento de la vida urbana. Si bien no contaba con un edificio público importante, las casas modernas de arquitectura italianizante distinguían a Rosario de otras ciudades argentinas. Los cambios en la fisonomía urbana comenzaron a ser vertiginosos: oficinas, almacenes, barracas, casas comerciales, plazas. En las calles, el trajinar de las carretas y las recuas de mulas eran parte del paisaje cotidiano, que hablaba de su riqueza.

La intensa actividad comercial vinculada sobre todo a mercancías provenientes de Mendoza, Córdoba, Tucumán y en menor medida de otras provincias andinas dio forma a uno de los rubros empresariales más característicos de la ciudad: las barracas de frutos del país. El cónsul inglés Thomas Hutchinson registró en el ámbito del Rosario el movimiento anual de carretas y mulas desde y hacia el interior, señalando que por medio de 2.900 carretas y de 8.724 mulas se había transportado hacia el Rosario 7.557 toneladas de productos de exportación procedentes de provincias mediterráneas, del noroeste y de Cuyo. Entre los bienes enumerados figuraban cueros secos y salados, plata, cerda, trigo, cebada, huesos, carne seca, duraznos, colchas o cobertores de cama, jabón del país y algunos otros frutos de la tierra.

Como contrapartida, en 1.862 salieron para el interior 2.016 carretas y 9.852 mulas con 5.814 toneladas. En realidad, ni Rosario ni Santa Fe ofrecían una diversidad de rubros para complementar este intercambio comercial: sin contar las mercancías importadas por vía fluvial, comercializaban fundamentalmente cueros secos de novillo, vaca y potro, cerdas de ternero, cabra y carnero, lana limpia o sucia, sebo.

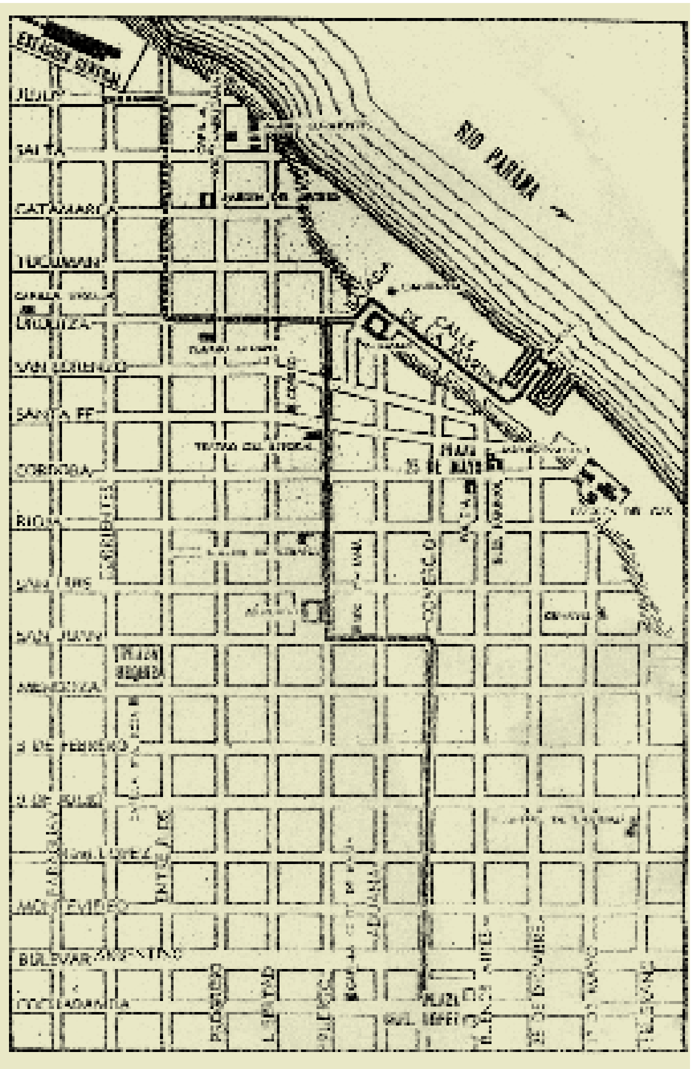
Los cambios urbanísticos y comunicacionales se fortalecieron a partir de la construcción del Ferrocarril Central Argentino (1864-70), al mismo tiempo que se realizó el mejoramiento de las calzadas y aceras por medio del empedrado y los adoquines. Esta tarea alcanzó parte del actual centro de la ciudad, un radio comprendido por las calles Aduana (hoy Maipú), San Luis, Mensajerías (hoy Juan Manuel de Rosas) y Urquiza. La nomenclatura de las calles indicaba claramente las actividades a la vez fundamentales de la ciudad en consonancia con el proyecto de desarrollo confederal y posteriormente el del estado «nacional»: Aduana, Mensajerías, Puerto (hoy San Martín), Comercio (hoy Laprida) y Progreso (hoy Mitre).





## Las inversiones ferroviarias. Sus ventajas y límites

Todos estos emprendimientos de transporte y comunicación que señalaban, intencionadamente, la significación geopolítica del viejo Pago de los Arroyos, adquirieron una fuerza incontrastable como consecuencia de las inversiones ferroviarias. La Confederación y el Estado de Buenos Aires habían operado con perspectivas similares en la búsqueda de constituir mercados regionales y en el intento de proyectarse hacia Chile y Bolivia. Clausurada la etapa confederal, el gobierno nacional gestionó una de las más logradas estrategias de integración económica a través del Ferrocarril Central Argentino y de su Compañía de Tierras. En 1863 Guillermo Rawson, Ministro del Interior, sostuvo que el sistema ferroviario estimulaba la inversión productiva del capital nacional, incrementaba las relaciones entre las distintas áreas y, en definitiva, «creaba un vínculo estrecho entre el país y su gobierno... asegurando orden y paz». Las circunstancias locales que rodearon a estas inversiones se manifestaron casi de inmediato. Los empresarios, algunos ya radicados y otros recién llegados a la ciudad, invertían capitales en el nuevo emprendimiento acicateados por una prensa que —como *El Ferrocarril*, que sugestivamente reemplazó a *La Patria*— auguraba simultáneamente las ventajas de una economía de escala y la integración con la producción cerealera, anticipando una segura rentabilidad con el afianzamiento de la nacionalidad por sobre cualquier faccionalismo o caudillismo regional. Estos enunciados propiciaron el cumplimiento de lo acordado anteriormente con el ingeniero Guillermo Wheelwright, colocándose en el mercado rosarino parte




Itinerario de la primera línea de tramways de Rosario, trazado sobre un plano con referencias de la época. El trecho inaugurado el 3 de noviembre de 1872 aparece señalado con raya gruesa.
Extraído de Mikielievich, Wladimir, «El tramway» en Revista *Historia de Rosario* (1965).



**Estación Rosario (luego Rosario Central) del Ferrocarril Central Argentino, ca. 1900.**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



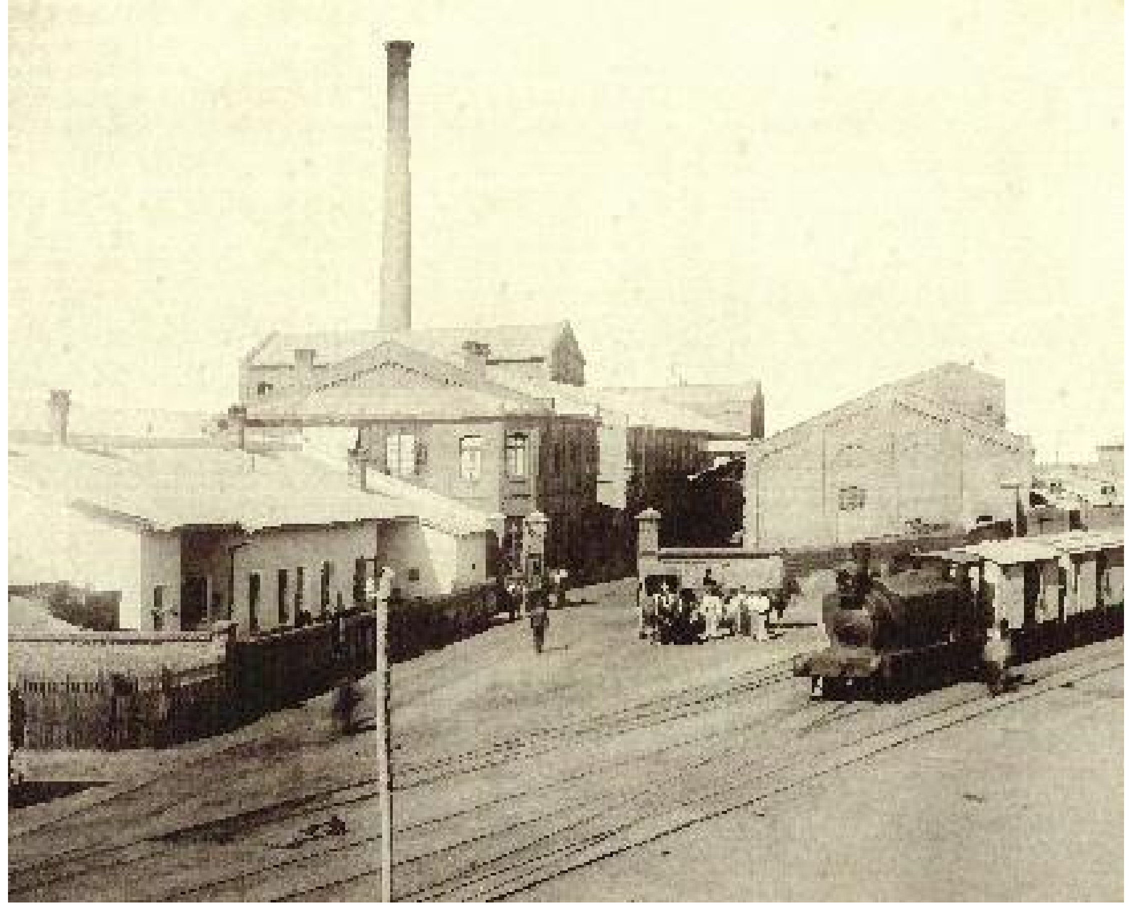


de las 10.000 acciones reservadas en el contrato con esta finalidad.

Para el gobierno de la Provincia, el proyecto del ferrocarril tenía además otros propósitos. Primero, incorporar territorios ocupados hasta ese momento por los indígenas, colonizándolo por medio de la inmigración europea, considerada por la ideología del «progreso» instrumento de desarrollo económico y de «civilización». Segundo, lograr una mayor seguridad en las fronteras, de modo de restablecer las antiguas comunicaciones con las provincias cuyanas y del noroeste.

Así lo reconocían los comentarios periodísticos de *El Ferrocarril*, al conjugar el progreso con los avances de la ciencia: «Ese poderoso agente que la ciencia ha llamado vapor es el que acaba de golpear nuestras puertas y a su simple aparición hemos visto ya los síntomas de la revolución que viene a realizar en nuestros pueblos... El comercio exhausto ha cobrado un aliento poderoso y las transacciones se renuevan. Nuestros ríos... empiezan a surcarse de nuevo. La propiedad territorial... ha cobrado un vuelo asombroso, cuadruplicando las riquezas del país».

Estos objetivos podían verse en el propio trazado de las vías que unirían el puerto rosarino con la mediterránea Córdoba, atravesando parte de la entonces denominada «medialuna de las tierras fértiles argentina» que se extendía a lo largo de colonias que —mediante la modalidad de la pequeña propiedad y el arrendamiento— proveían con su producción cerealera al mercado mundial en expansión. El proyecto de desarrollo impulsó el surgimiento de una serie de localidades como Bernstadt (Roldán), Carcarañá, Correa, Cañada de Gómez, Las Rosas y muchas otras más. En todas ellas se fueron afincando los contingentes de inmigrantes europeos y también —disciplinados para integrarse al mercado de trabajo— los migrantes oriundos de



**Establecimiento de la Refinería Argentina del Azúcar, 1895.**
Álbum vistas de la ciudad de Rosario de Santa Fe, Establecimiento litográfico Ferrazini y Cía, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



Fondos de la Estación Rosario (luego Rosario Central) del Ferrocarril Central Argentino, 1885.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».





Entre Ríos, Buenos Aires, Santiago del Estero, Córdoba o Tucumán.

El transporte ferroviario se convertía así en el medio principal de remisión de mercaderías pero también de pasajeros. Aparte de los trenes de larga distancia, el ferrocarril suburbano transportaba no sólo contingentes de trabajadores ferroviarios, sino también viajeros que por distintos motivos debían trasladarse desde el centro hacia urbanizaciones periféricas como por ejemplo Fisherton.

De la msima forma que variaba su perfil sociocultural, la ciudad fue haciendo más compleja la estructura de sus diversos mercados, como el de tierras, el de trabajo y el de mercancías. En este marco, cobraron importancia las áreas adyacentes a las instalaciones ferroviarias, especialmente las del Central Argentino, que conjugaba el transporte de cargas y el de pasajeros con las actividades demandadas por su propio funcionamiento.

La Estación que luego se denominó Rosario Norte resultó ser un mojón significativo en este sentido, separando de hecho el centro próspero de la periferia obrera del norte.

Atendiendo al funcionamiento de la actividad y para asegurar la rentabilidad de la empresa, el Central Argentino levantó en 1889 en cercanías de la estación los conjuntos habitacionales Batten Cottage y Morrison Building destinados a trabajadores especializados. En el primero se alojaba personal técnico y administrativo, y en el segundo, personal utilizado en casos de descarrilamientos e incendios (encargados del guinche de auxilio, bomberos, etc.). En cercanías del centro de la ciudad se encontraba el llamado Barrio de los Ingleses, cuyos moradores no necesariamente pertenecían al Central Argentino, aunque sí a la colectividad británica.

Aproximadamente a quince cuadras de la anterior, la Estación Rosario Central, en un intento de difundir e imponer la nueva concepción del tiempo vinculada al desarrollo capitalista, se destacó por su torre-reloj, cuyo mantenimiento y reparación estaba en manos altamente calificadas.

Al mismo tiempo, la empresa británica llevó a cabo una apropiación de la costa del río Paraná en la zona céntrica, a través de paredones, rejas e instalaciones que cercaron el paisaje fluvial. Este comportamiento sumado a acciones semejantes perpetradas por otras compañías ferroviarias causarían en poco tiempo conflictos y desavenencias tanto con la población como con las autoridades municipales.

Más allá del protagonismo que adquirió el Central Argentino y su Compañía de Tierras, otros proyectos similares se dieron a partir de la década de 1880 con el objeto de conectar la ciudad con diferentes partes del país. El diario *La Capital* informaba que Carlos Casado del Alisal, capitalista español radicado en Rosario, tenía la intención de unir en primer lugar la ciudad con las colonias del sudoeste de la provincia, fundamentalmente con La Candelaria, origen de la localidad de Casilda. El accionar de los empresarios nacionales no se detenía en los negocios ferroviarios, sino que se articula-



Vista trasera de la Estación del Ferrocarril Oeste Santafesino ubicada en el predio actual del Parque Urquiza, ca. 1900.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

ba con otros sectores del desarrollo capitalista: inmobiliario, de colonización, financiero, comercial o de obras de infraestructura.

El Ferrocarril Oeste Santafecino abrió su servicio al público en 1883; hacia fines de la década, su recorrido en dirección sur pasaba por San Urbano, Venado Tuerto, transponía los límites provinciales y se articulaba con su par Trasandino rumbo al oeste, además del ramal que se dirigía a Córdoba. Miembros destacados de la burguesía rosarina (Lisandro Paganini, Lisandro de la Torre, Juan Canals, Desiderio Marquardt, Ignacio Firmat, entre otros) integraban los planteles ejecutivos de la compañía y a su vez estaban ligados al Estado provincial, sobre todo a partir de la creación del Banco de la Provincia, cuya presidencia ejercía precisamente Carlos Casado. Así, el desarrollo de aquel emprendimiento viabilizaba los siguientes motivos: la demanda generada en las empresas interesadas en la colonización o en la intermediación cerealera que esperaban al ferrocarril como la salida ágil para los productos exportables pero al mismo tiempo, especulaban con su presencia como vía de valorización de sus propiedades.

De esta manera, el transporte ferroviario incentivó nuevas transformaciones socioeconómicas en variados espacios. Asimismo, sustituyó a nivel regional viejos sistemas como el de las mensajerías e inauguró, a nivel local, otros servicios como el prestado por los mismos trenes por medio de paradas suburbanas. La necesidad de trasladar pasajeros hacia las estaciones ferroviarias también promovería el desarrollo de los tramways.

En algunas ocasiones, se puede afirmar que existió una clara vinculación y continuidad entre los trazados originados por el ferrocarril dentro de la ciudad y aquellos que luego serían transitados por futuras modalidades de transporte urbano. En este sentido es ilustrativo el hecho de que







Tranvía a caballo frente a la Estación del Ferrocarril Oeste Santafesino, sobre calle Chacabuco, ca. 1890.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

las oficinas del Ferrocarril Oeste Santafecino, ubicadas en el actual Parque Urquiza, se hayan convertido mucho tiempo después en la Estación Terminal de la Empresa Mixta.

## El nacimiento de los barrios y del transporte urbano

A fines del siglo XIX Rosario se había transformado rápidamente en una ciudad mo-



Jardinera frente a la Estación del Ferrocarril Oeste Santafecino, ca. 1884.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

derna, con clubes deportivos y sociales, bibliotecas, grandes tiendas, distinguidos restaurantes y hoteles, galerías de arte, teatros y salas de concierto que fueron atracciones tanto para sectores ilustrados de la burguesía como para los incipientes grupos de intelectuales y artistas. Mal que le pesara a la elite de vieja raigambre colonial de la ciudad de Santa Fe, estos «advenedizos» habían logrado —a través del comercio de importación y exportación, la actividad inmobiliaria, los servicios de infraestructura o vinculándose a emprendimientos fabriles— una posición económica y política que se realimentaba a través de varias estrategias de ascenso social. Sus éxitos, más acordes a los tiempos que corrían que los de sus pares de la capital provincial, los convirtieron en hacedores de un progreso que muy paulatinamente se fue desplazando desde el centro hacia las zonas menos beneficiadas de la ciudad.

Aunque condicionada por las vías y demás instalaciones del ferrocarril, la expansión de Rosario no se detuvo y pueblos aledaños se fueron incorporando a la planta urbana. Al extremo norte, primero se fundó Pueblo Alberdi y más tarde La Florida con su balneario y sus quintas dedicadas a la producción hortícola, vitivinícola y al cultivo de plantas y flores; al oeste, los loteos y venta de propiedades de Canals, Echesortu y otros especuladores inmobiliarios dieron lugar a varios núcleos urbanos en torno a los cuales se fueron formando los barrios de Echesortu, Mendoza y Belgrano; en la zona cercana al arroyo Ludueña, en el límite oeste del municipio, la adquisición de predios por parte del Central Argentino dio origen a Fisherton; y al sur, las tierras pertenecientes al patrimonio de Manuel Arijón se subdividieron y vendieron a la compañía Sociedad Anónima El Saladillo, integrada por miembros de la burguesía local. En el noroeste, en cambio, las inversiones estuvieron orientadas desde temprano a emprendimientos productivos como saladeros, embarcaderos, aguas corrientes, fábricas de licores, de guinches, depósitos de madera y refinería de azúcar, los cuales constituyeron la base del mercado laboral para los sectores populares.








Arroyo Ludueña. Una línea de tranvías a caballo unía Rosario con el entonces Pueblo Alberdi y La Florida, ca. 1895.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

Era indudable que el puerto había sido la piedra fundamental de la transformación y del constante crecimiento de la ciudad. A la presencia casi cotidiana de nuevos pobladores que llegaban en tren, en los años iniciales del siglo xx se agregó la de aquellos inmigrantes que —durante el tiempo que duró la remodelación del puerto de Buenos Aires— llegaban en barco directamente desde el punto de origen europeo hasta Rosario. Tanto la estación ferroviaria como las dársenas fluviales constituyeron el primer eslabón de una cadena de trayectos laborales realizados por los nuevos residentes. Ambos se integraban a aquellos recorridos emprendidos cotidianamente hacia la escuela, el hospital, la sede del gobierno local, el cementerio, los clubes o asociaciones étnicas. Ese tránsito dentro del ejido urbano se formalizaba por medio de pesados carros, coches de plaza, *sulkys* y volantas.



Coche de alquiler del tipo *Victoria* en la Estación Rosario Central, ca. 1900.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





Hacia 1870 la ciudad contaba con una población de 25.000 habitantes que aumentaba rápidamente, por lo que era necesario transportar a un número cada vez mayor de personas a sitios más alejados. Los coches de alquiler no daban abasto y además eran muy costosos, lo que motivó a las autoridades municipales a promover la concreción de un sistema utilizado en otras partes del mundo: el transporte colectivo de pasajeros por medio del tranvía a caballo, llamado *tramway*.

Desde 1863 Buenos Aires contaba con tramways que funcionaban, en un comienzo, como prolongaciones del servicio ferroviario, siendo de acceso exclusivo a los usuarios de este medio. Las primeras líneas netamente urbanas aparecieron en 1870 y se fueron ampliando hasta formar una amplia red que llegó a tener en 1877 una extensión de 146 km de vías instaladas.

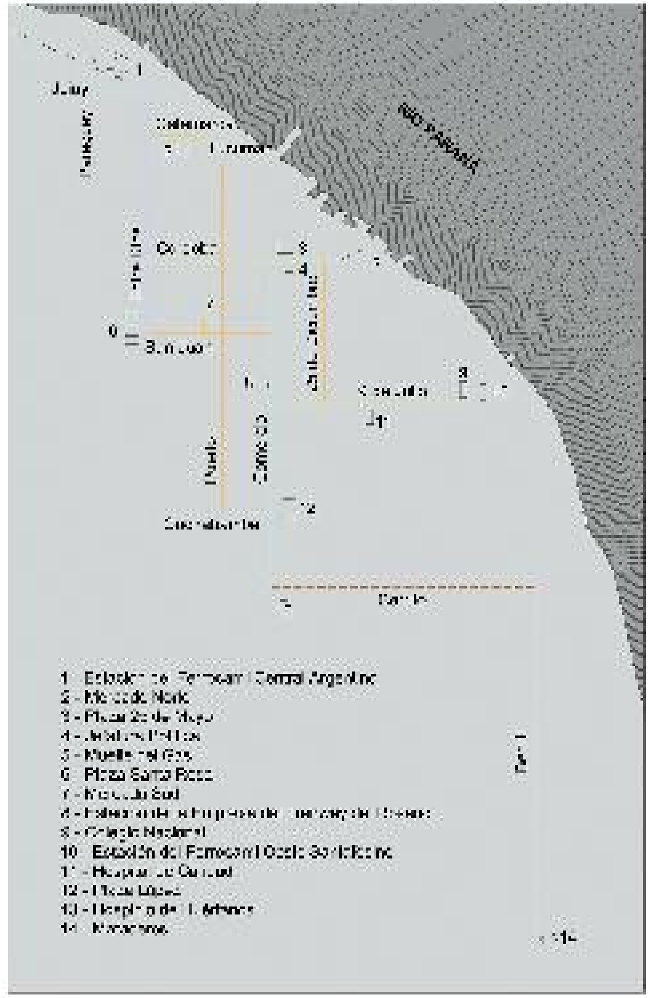
Sólo imaginar el trepidante paso de los caballos por las calles rosarinas disparó voces de alarma entre algunos moradores, que denunciaron la posibilidad de derrumbes de casas y edificios, atropellamientos y la segura desvalorización de las propiedades vecinas al trayecto del tramway. Sin embargo, el éxito obtenido en las calles porteñas y sobre todo la necesidad de mejorar el transporte, y en el caso de los empresarios de obtener beneficios en una plaza por demás de atractiva, hicieron del tranvía a caballo un suceso que se sumó a los adelantos y «progresos» de la época.

Certificando estos logros, el diario *La Capital* informaba el 3 de noviembre de 1872: «Hoy a las 10 tiene lugar la inauguración del primer tren-vía en nuestra ciudad. Para qué recordar aquí que una parte de los adelantos de Buenos Aires, se debe a



Tranvía a caballo, bueyes transportando madera, ca. 1880.
Colección Emilio Soriano, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

**Trazado del recorrido de la Empresa de Tramways del Rosario (1885).**
Fuente: Centro de Transporte de Rosario de la Facultad de Ciencias Exactas e Ingeniería, UNR (1987).



Los trazados rayados indican líneas autorizadas pero no construidas hasta entonces

sus tramways. Para qué decir que la supresión de las distancias, importa el mayor valor de su propiedad y la economía de muchas familias. (…) Sólo una cosa nos toca que admirar, y es el corto período en que se ha realizado esta obra que registran los anales del progreso como la más notable página del espíritu emprendedor y de la perseverancia».

Las empresas tranviarias de tracción a sangre en el inicio representaron para la burguesía rosarina formas de canalizar los excedentes generados en otras actividades. Las primeras gestiones para operar con este tipo de medio de transporte se realizaron en la década de 1870, siendo uno de sus peticionantes el uruguayo Alfredo de Arteaga, quien tras varias negativas por parte de la corporación municipal logró la concesión del servicio en abril de 1872. El empresario concentró la actividad en la Plaza López —punto terminal del recorrido—, en la que de acuerdo a los términos del contrato proyectó una serie de mejoras que harían del predio un nuevo espacio de sociabilidad, denominado «Jardín de Arteaga». Además, debía realizar el empedrado de arterias vitales por las que pasarían las vías del tramway.

Cumplidas estas obligaciones, todo estaba listo para la inauguración del servicio. Las pruebas de funcionamiento de los coches se realizó el 11 de octubre y el mencionado domingo 3 de noviembre el flamante tramway comenzó a transitar «orgulloso» las calles rosarinas. El acontecimiento fue acompañado por una multitud jubilosa que, según los diarios de la época, se negaba a dejar los vehículos, intentando consumar nuevamente el recorrido, lo que provocó más de un altercado con aquellos que esperaban impacientemente su turno de viaje.





No faltaron los pasajeros que «profiriendo gritos infernales» asustaban a sus ocasionales acompañantes.

El trayecto inicial se completó entre la Plaza López y el puerto (en proximidades de la actual avenida Belgrano y calle Laprida). Posteriormente, el servicio se extendió con un ramal hasta la estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino.

Según el reglamento presentado por Arteaga a las autoridades municipales el día 13 de noviembre, las empresas de tramways estaban obligadas a indicar las horas de salidas de los puntos extremos de las vías por medio de avisos. Cada carruaje debía ser tirado por dos caballos, salvo en los parajes donde la pendiente fuera mayor al 3%, en los cuales podría agregarse otro apoyo. Los tramways no podrían transitar a una velocidad mayor de 6 millas por hora. Estaba prohibido a los pasajeros bajar o subir a los carruajes en transito. Tales eran algunas de las cláusulas que intentaban condicionar el comportamiento de los trabajadores del servicio, los transeúntes y los pasajeros.

Así, el establecimiento del tramway trajo otras novedades, no todas sencillas y menos aún aceptadas. El nuevo medio de transporte se desplazaba sobre rieles, pero los existentes resultaron inadecuados para facilitar su tránsito, lo que obligó a la instalación de vías cóncavas o acanaladas. Los tropezones, sacudidas y frecuentes descarrilamientos obligaron a la empresa al resarcimiento pecuniario de los pasajeros, cuando no de su asistencia médica. Algunos conflictos tensionaron las relaciones entre vecinos, funcionarios municipales y concesionarios del servicio, a los cuales llegaban las quejas por ruidos, temblores y demás molestias ocasionadas por el paso del tramway.

Otra dificultad radicó en el tipo de tracción del vehículo, operada por una dupla de caballos en general mal alimentados y muy exigidos que debían soportar, además del peso del coche y del pasaje, el maltrato que frecuentemente les proporcionaba el cochero. Esto último generaría incomodidad entre los usuarios y enfrentamientos con-



**Estación Central de la compañía de tramways Rosarino del Norte, ca.1887.**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Mercado Sur, San Martín entre San Luis y San Juan, hacia el sur, ca. 1890.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

cretos —hacia finales de siglo— con la Sociedad Protectora de Animales. Al finalizar el recorrido, una brigada de trabajadores debía cambiar la ubicación de los caballos cuando no se disponía de una doble vía de ida y vuelta, lo que demandaba tiempo y esfuerzo. Además, como no había paradas fijas, el vehículo era detenido en cada puerta o en el lugar donde indicara el pasajero.

En invierno los coches eran cerrados, con importantes ventanales. Su carrocería consistía en una estructura de madera con bastidores metálicos y dos ejes. Una puerta corrediza separaba el interior de una plataforma delantera, donde se ubicaba el conductor. Para las temporadas de verano las *jardineras* —como llamaban al vehículo cuando se lo acondicionaba a los efectos del calor— eran mucho más livianas, lo cual permitía aumentar la cantidad de asientos.

En función de prevenir accidentes, el reglamento estipulaba que los caballos debían llevar cascabeles en las colleras y los coches faroles de color. Los conductores estaban obligados a mantener una distancia de 130 metros entre un coche y otro, a no parar en las bocacalles y a frenar antes de llegar a cualquier objeto que hubiese sobre la vía.

Desde la perspectiva del mercado laboral, la habilitación del tranvía creó puestos de trabajo desconocidos para los cuales se carecía de entrenamiento. El cochero debía asumir distintas responsabilidades, como la conducción del vehículo, el control sobre la caballada y mantener el equilibrio sobre el rústico empedrado. Pero lo que ocurría habitualmente era que ni el cochero había recibido la instrucción necesaria para atender ese arco de problemas, ni los usuarios y peatones eran capaces de soportar tantos inconvenientes. Los otros integrantes del equipo tranviario también cumplían tareas novedosas: el mayoral era el encargado de cobrar la tarifa a los pasajeros y atender a sus preguntas o reclamos; un auxiliar conocido como el cuarteador, cabalgando otro caballo, actuaba de refuerzo a los fines de subir las pendientes cuando iban cargados







Tramway de verano o *Jardinera*. Calle 3 de Febrero, ca. 1890.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

los coches, y finalmente el postillón desempeñaba la función de preanunciar con su «corneta» el paso del tramway.

Pero además se asistía a otros cambios subjetivos que influían a su vez en la nueva experiencia. De esta manera, la estadía a bordo del tramway ofrecía a los pasajeros la posibilidad de intercambiar impresiones,




Tranvía a caballo circulando por calle Jujuy, en su intersección con Corrientes y Wheelwright, ca. 1890.
Museo de la Ciudad.

información, comentarios, recomendaciones que en muchas ocasiones eran respuestas a dichos o modos de comportarse del personal del vehículo. En otras oportunidades, la sorpresa o la molestia era el sentimiento que demostraban los pasajeros. Los atascamientos incitaban a los conductores a entonar un estribillo burlón: «Corre que te corre el chancho». Para avisar a los potenciales pasajeros del momento de salida se empleaba la mencionada corneta que, con banderitas y luces de colores, emulaba la de las antiguas diligencias.

El itinerario de la primera línea acercaba a los pasajeros a la estación del Ferrocarril Central Argentino, la zona céntrica, el puerto, la Aduana, el mercado y se extendía al sur hasta la actual Plaza López. Así, el traslado por la ciudad cobró mayor protagonismo y significación en sí mismo. Estos recorridos significaban experiencias que estimulaban el conocimiento de la ciudad, creando hábitos individuales y colectivos. El ferrocarril, el puerto y el tramway se constituían en lugares representativos e imprescindibles en un mercado laboral en formación y en una cultura moderna transformadora de prácticas y de sentimientos.





En general, los enfrentamientos entre el prestador del servicio y el poder municipal versaron sobre los gravámenes exigidos a la actividad o las ventajas (pases libres) que se quisieron otorgar a los empleados municipales y que significaban un recorte en los beneficios de las empresas. Precisamente, el reclamo del pago de la patente anual complicaría en 1873 las relaciones entre Arteaga y el fisco municipal.

Al año siguiente, con la creación sarmientina del Colegio Nacional, la empresa solicitó extender sus vías hasta 9 de Julio y Necochea, ofreciendo el viaje en forma gratuita para el personal docente y estudiantes de escasos recursos y rebajas de distinto monto para el resto. A cambio de estas «facilidades», Arteaga pedía que el empedrado de las calles en la parte de la vía corriera a cargo de la municipalidad y que se exonerara a la empresa de toda contribución municipal a crearse.

El servicio de tramway era un negocio de escasa rentabilidad a corto plazo. En los años posteriores, el aumento de los pasivos de la empresa obligaron al concesionario a hipotecar su compañía, buscando respaldo económico en otros capitales, por lo que decidió asociarse a un grupo de vecinos para conformar una sociedad anónima que se denominó «Tramways del Rosario» o «Empresa de Tramways de Rosario». Su estatuto fue aprobado por el gobierno provincial en 1878.

En la década de 1880, prolífica en este tipo de emprendimientos —Tramway Rosarino del Norte (1887), Tramways de Saladillo y Tramways del Oeste (1889)—, apareció un norteamericano recién llegado a la plaza rosarina, Roderik Ross, quien concretó una empresa denominada Anglo-Ar-



Estación Rosario del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (luego Rosario Norte). Coches de alquiler junto a un tranvía a caballo de la empresa Anglo-Argentino, ca. 1890.
Museo de la Ciudad.

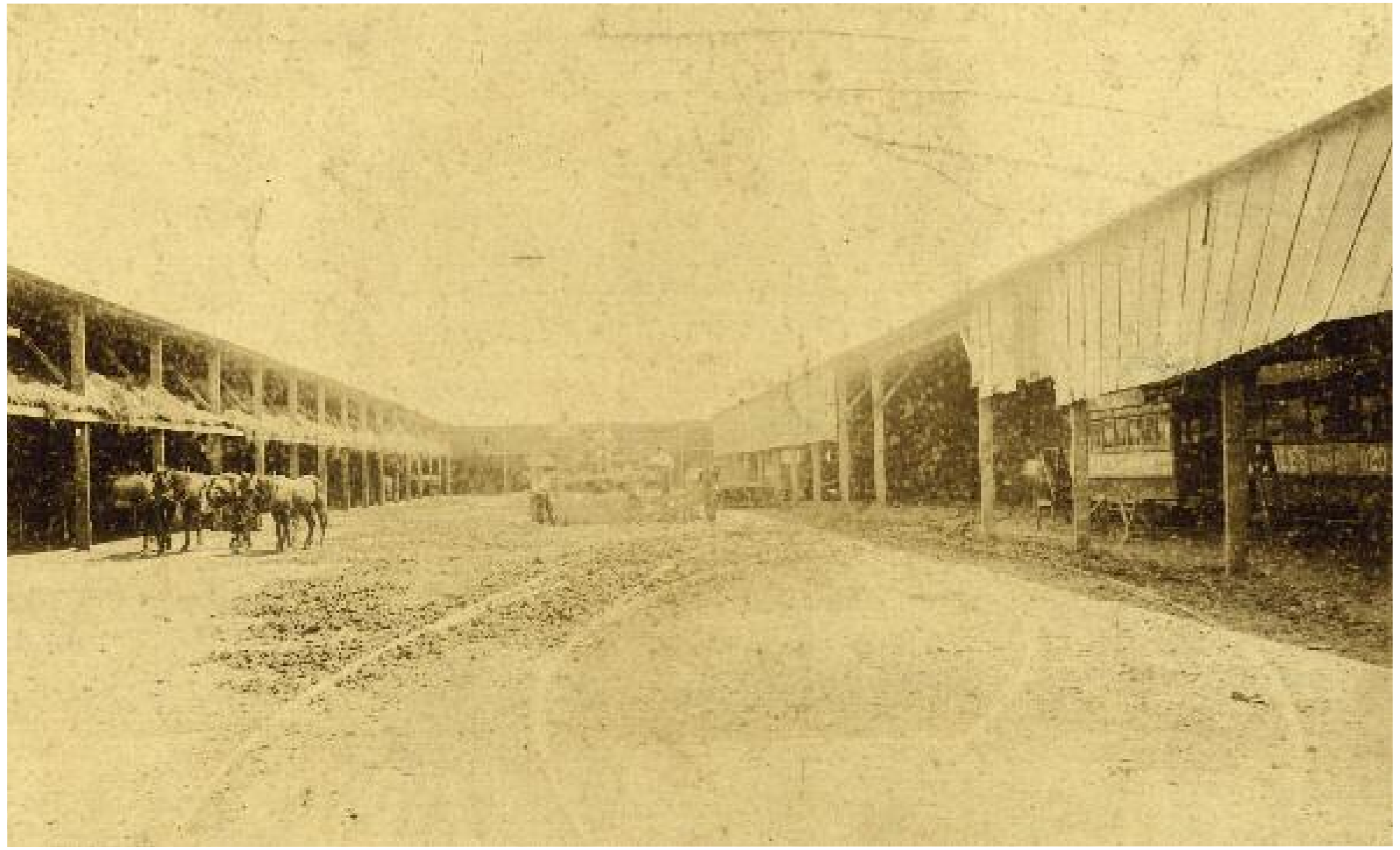


Estación de la Compañía de Tramways del Oeste, sobre calle Córdoba y las actuales Ovidio Lagos y Ricchieri, ca. 1889.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

gentino (1885), que hacía un trayecto circular desde la Estación Rosario Central hasta las proximidades de la Plaza López. Sus modos de llevar el negocio diferían en mucho de los de Arteaga. Ross atendía y supervisaba personalmente el servicio, reprendía a sus asalariados cuando consideraba que no actuaban debidamente e incluso los reemplazaba en sus tareas, como por ejemplo en la conducción del vehículo. Su com-





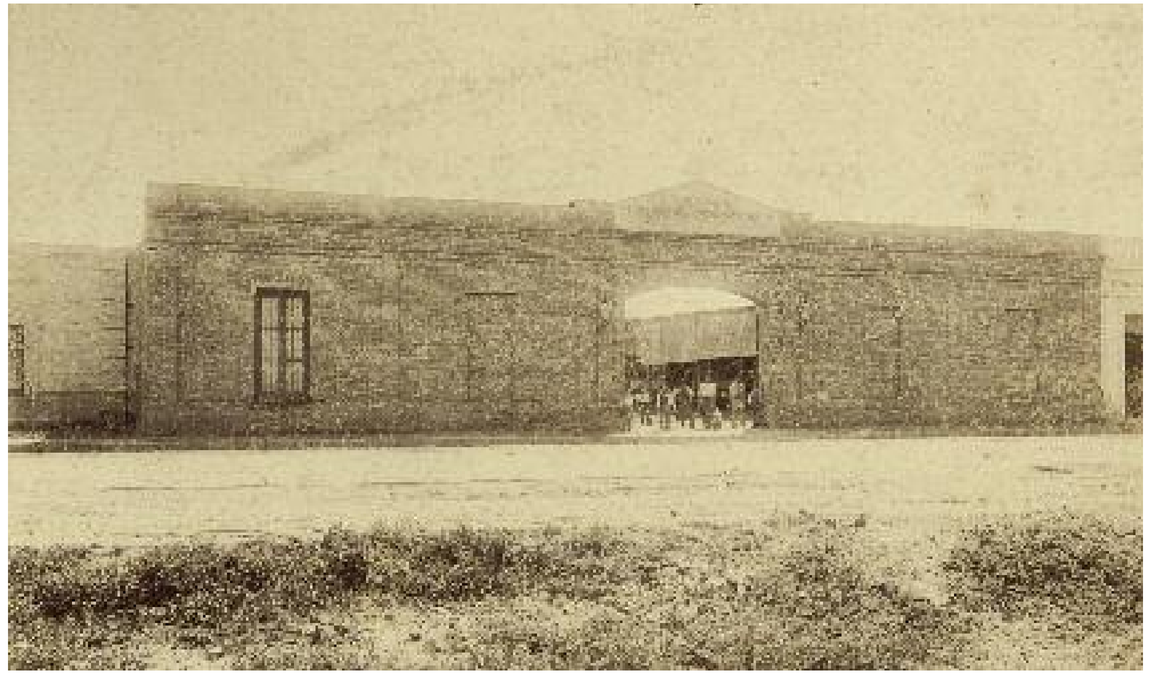


pañía pronto desplazó en importancia a la que funcionaba desde 1872.

Hacia 1887 se habilitó una tercera empresa que monopolizaría el servicio desde la estación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario hasta Pueblo Alberdi, y que luego ingresaría al centro de la ciudad para entroncar con pequeñas líneas secundarias. Durante ese año —de acuerdo a sus balances— las tres empresas transportaron 3.526.983 pasajeros: 1.563.000 Tramways del Rosario; 1.372.445 la empresa Anglo-Argentino y 591.538 Rosarino del Norte.

En este contexto de expansión del siste-

Estación de la empresa de tramways Rosarino del Norte firma de los empresarios locales Martín Navarro y Domingo Sa Pereyra, vista interior, ca. 1887.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



Estación de la empresa de tramways Rosarino del Norte, ca. 1887.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

ma de tranvías a caballo, Manuel Arijón, notorio miembro de la burguesía rosarina, resolvió dotar a su emprendimiento inmobiliario en la zona del Saladillo de una línea de tramway que partiría de las cercanías de la Plaza López hasta Puerto-Plaza. Por su parte, Nicasio Vila, haría lo propio con la compañía Tramways del Oeste, conformando una sociedad anónima que implementaría servicios desde la Plaza Santa Rosa (hoy Sarmiento) hasta el recientemente fundado Eloy Palacios (luego Barrio Vila). Las distintas líneas de tramways se extendieron así hacia el norte, sur y oeste de la ciudad, atravesando zonas antes mal comunicadas que comenzaron a expandirse a medida que se consolidaban las habilitaciones del servicio. Los extensos recorridos contribuyeron así a la urbanización de sectores alejados del centro de la ciudad.

Según datos elaborados por el Centro de Transporte de Rosario, las cinco compañías de tramways que se encontraban operando en la ciudad en 1890 conformaban una amplia red cuya extensión cubría 77 kilómetros de vías y afectaba 587 cuadras. La flota de 78 coches y 1.240 caballos era atendida por 393 empleados, y transportaba 4.100.000 pasajeros al año. Siendo que la población de Rosario era de 57.500 habitantes, la relación es de 161 pasajeros por día cada coche y 71 viajes anuales por ha-

En página siguiente: Estación de la Empresa de Tramway Anglo-Argentino de Mr. Ross, ubicada en calle Salta entre Independencia y Buen Orden (actualmente Pte. Roca y España respectivamente), ca. 1887. Fundada en 1885 llegó a tener 50 km. de rieles y 48 coches.
Estudio fotográfico de Chute & Brooks, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».









**Tranvía a caballo, ca. 1890.**
Museo de la Ciudad.

bitante. Este incremento notorio de coches en circulación, vías instaladas, personal tranviario y caballos en servicio se emparentaba con el crecimiento demográfico y el proceso de urbanización.

Sin embargo, a pesar de la extensión de los recorridos y del aumento en los años subsiguientes de los índices mencionados, las empresas no pudieron paliar los problemas económicos ni las deficiencias del servicio. A finales de siglo, no se sumaron otras compañías sino que las existentes diseñaron otros trayectos y combinaciones. Por el contrario, se produjo la liquidación de una de ellas, Tramways del Oeste, que fue arrendada primero y luego adquirida por la firma Anglo-Argentino que finalmente se fusionó con Tramway Rosarino del Norte.





| Años | Kms de vía | Recorrido p/ los coches | Coches en servicio | Caballos en servicio | Empleados en servicio | Viajes efectuados | Pasajeros Transportados | Población Rosario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1872/86 | | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | 3.526.983 | 50.914 |
| 1888/00 | | | | | | | | |
| 1901 | | | | | | 296.037 | 6.025.983 | 117.410 |
| 1902 | | | | | | 268.791 | 6.034.987 | 121.139 |
| 1903 | | | | | | 323.529 | 6.785.182 | 127.040 |
| 1904 | 104 | 3.339.967 | 70 | 1.090 | 480 | 290.050 | 7.872.555 | 129.117 |
| 1905 | 104 | 3.457.263 | 77 | 1.136 | 523 | 329.326 | 8.630.055 | 131.412 |
| 1906 | 104 | 3.379.782 | 83 | 2.112 | 490 | 336.667 | 9.766.511 | 150.841 |
| 1907 | 66 | S/D | 29 | 700 | 289 | 102.438 | 2.783.731 | 152.933 |
| 1908 | 35 | S/D | 20 | S/D | 100 | 27.892 | 488.381 | 167516 |

Fuente: Centro de Transporte, Facultad de Ciencias Exactas e Ingeniería (UNR), según datos de los ***Anuarios Estadísticos*** de Dirección General de Estadística, Municipalidad de Rosario.

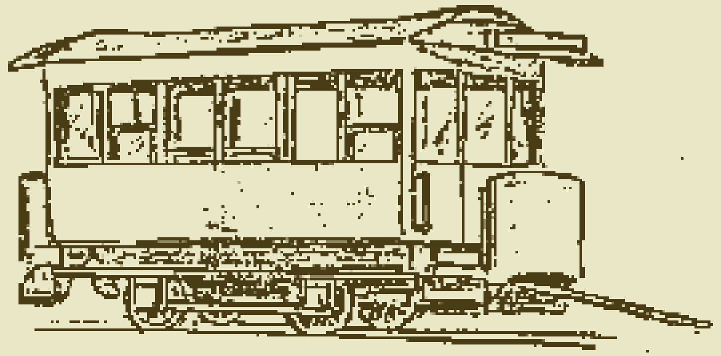
En consecuencia, el tranvía a caballo comenzó a mostrar su ineficiencia. Esto se cristalizó en las crónicas periodísticas que denunciaban permanentemente las malas condiciones de los vehículos, los choques y descarrilamientos, el maltrato del personal hacia los pasajeros y el estado de salud de los caballos. Los días del tramway estaban contados. Las autoridades, embelesadas con los progresos técnicos, pronto bregarían por un sistema de transporte eléctrico que dejara de lado estas dificultades y redujera los tiempos de los trayectos.

En 1901, durante la intendencia de Luis Lamas, se ordenó a las compañías ferroviarias Central Argentino y Buenos Aires a Rosario la construcción de un camino que reemplazara el peligroso Paso de las Cadenas y resultara adecuado para las inminentes obras de emplazamiento de la red de tranvías eléctricos. Un año más tarde se inauguró el pasaje Celedonio Escalada, bajo nueve puentes de metal por el que pasaban trece vías. De este modo, se conseguía comunicar el barrio Refinería con el centro de la ciudad, atravesando el viejo camino a San Lorenzo.

La gran avenida que modernizó el llamado Camino Nuevo (Avenida Alberdi), aunque mejoraba la vinculación del norte de la ciudad con el centro, mantuvo el conflicto entre el tránsito ferroviario y vehicular. Similares tensiones se manifestaron en la zona oeste, en las proximidades del barrio Belgrano. En 1906, fecha de inauguración del sistema electrificado de tranvías, las empresas ferroviarias impidieron el cruce de sus propios rieles. A la altura de las calles

## El eco de la ciudad

En su *Historia de Rosario*, Juan Álvarez caracteriza al servicio de *tramways* como una de las mejoras urbanas de la época, junto al empedrado público y el suministro de gas. Sin embargo, el nuevo medio de transporte provocó consecuencias imprevistas, como la aparición de nuevos personajes y la pérdida de la tranquilidad en una población acostumbrada a aires más apacibles.



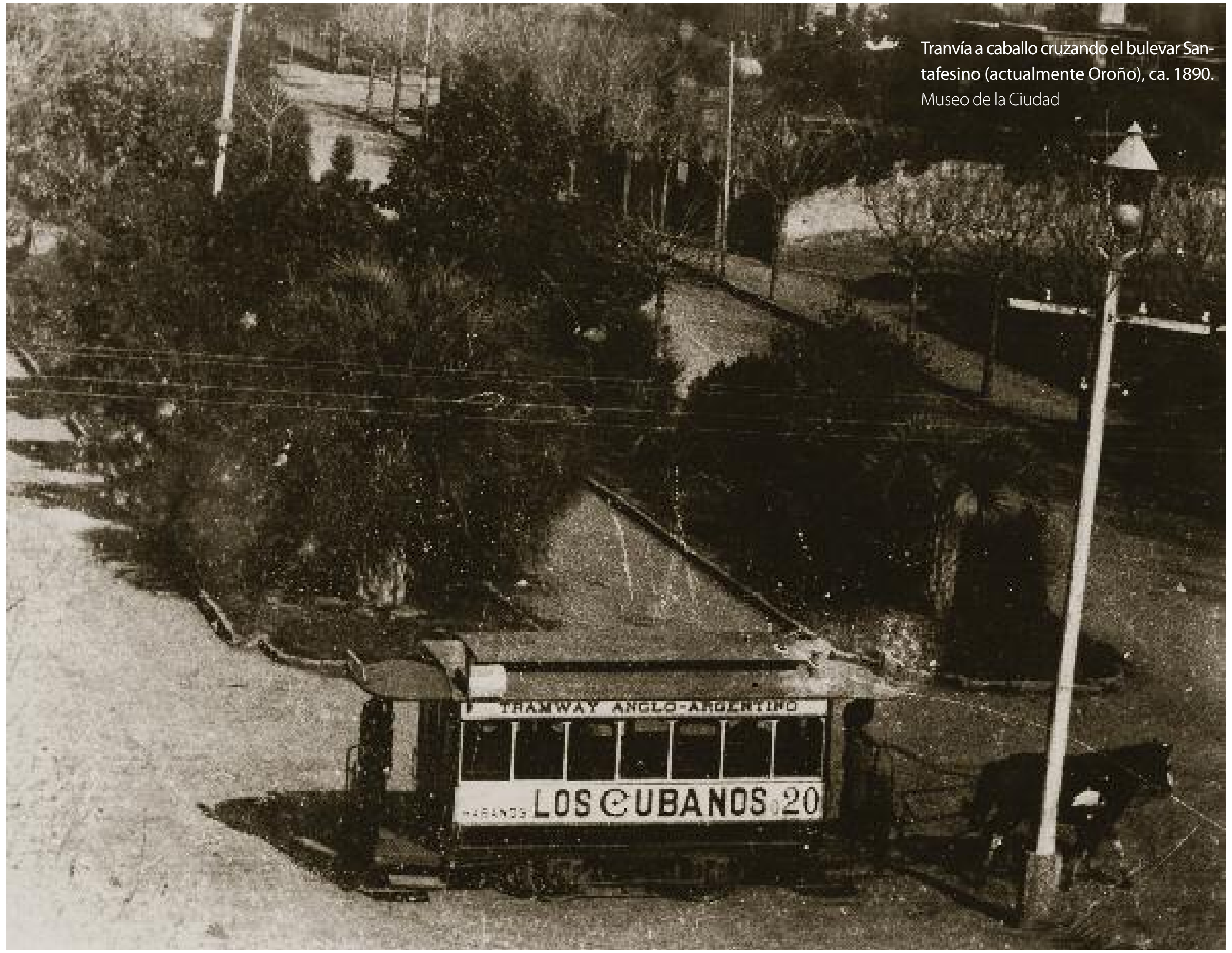
Criollos orrilleros, sin otro uniforme que una gorra de visera compadronamente torcida hacia arriba, manejan a los tranvías. Tal cual clavel tras la oreja, recuerda con muda jactancia éxitos amorosos. Va el conductor anunciando su paso a las fámulas del trayecto mediante complicados toques de corneta, que por momentos rematan en milonga; y como suele entusiasmarse a esos floreos, ha sido preciso intimarle por ordenanza limite sus avisos a la proximidad de las esquinas. El desapacible y bárbaro aparato musical está colgado al alcance de la mano, en ocasiones lleva borlas o adornos de colores chillones, y su construcción requiere cierto arte, hoy a punto de perderse. Enorme a veces como cuerno de la abundancia, reducida otras a miniatura de bolsillo, la corneta de tranvía lleva casi siempre las iniciales de su dueño, y no es raro muestre curiosas incisiones geométricas. Entre toque y toque, el conductor ensaya dicharachos contra los míseros mortales que viajan a pie, y nunca le falta motivo para disputar con sus colegas los aurigas de coche o de carro, que ocupen la vía: aquí puede ya entrar en juego el hierro de los cambios, y aún la daga si las cosas pasan a mayores. En llegando a estación, muda de caballos y subida del inspector para revisar los boletos y evitar «degüellos», pues los guardas pudieran rendir cuentas incompletas.

Hacia 1900 los cambios se agudizan:

Mientras llega ese porvenir dichoso, siguen metiendo ruido por las calles los tranvías a sangre, *jardineras* abiertas con estribos laterales y flotantes cortinas de tela listada, si para veranos, *cucarachas* cerradas, con dos largas bancas por asientos, si para invierno o tiempo de lluvia. El tráfico de caballos y vacas empuerca como antes los pavimentos, mas no importa, porque dentro de cierto radio de la ciudad hay servicio permanente de recolección de estiércol, y además noche a noche pasarán levantando polvaredas las estrepitosas barredoras de la «artillería de Lamas». Rosario no es pueblo silencioso. Junto a los cascos que golpean el piso y las ruedas que rebotan, innúmeros vendedores a pie vocean sus mercancías.








**Tranvía a caballo cruzando el bulevar Santafesino (actualmente Oroño), ca. 1890.**
Museo de la Ciudad



Estación Rosario del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (luego Rosario Norte), popularmente llamada *Sunchales*, ca.1900.
Colección Riera, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





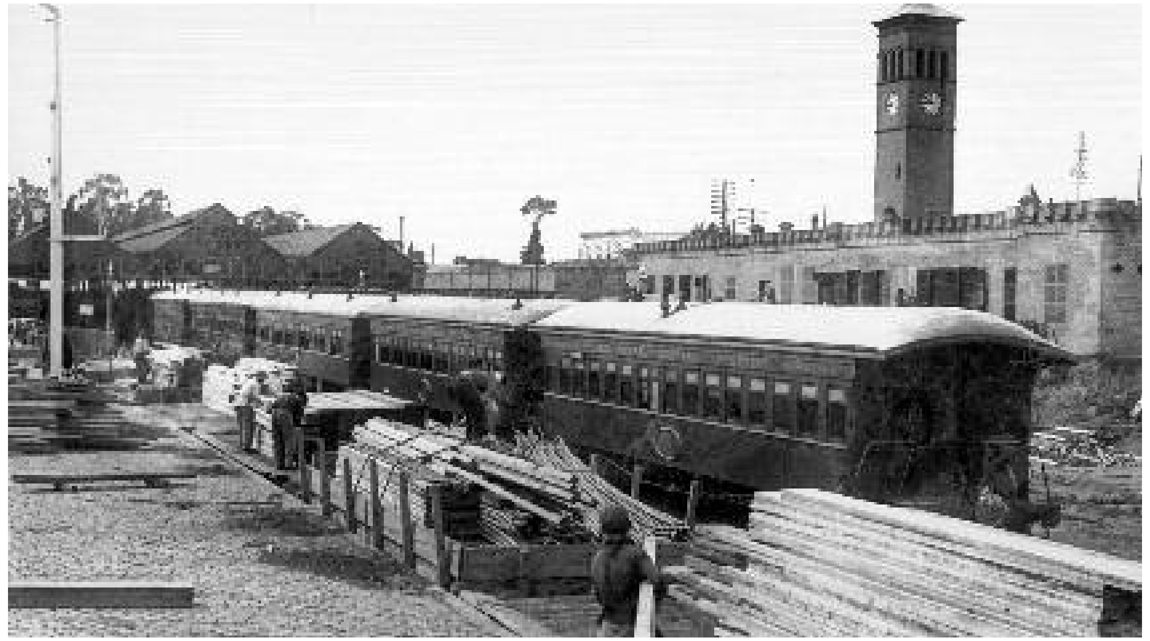


*Tramway* de la Anglo-Argentino por calle Santa Fe, cruzando la Plaza San Martín, con el fondo del antiguo Palacio de Justicia, ca.1890.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



Intersección de calles Puerto (actualmente San Martín) y Santa Fe, hacia el sur. Jardineras, ca. 1900.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





Estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino, ca. 1905.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

Mendoza y Garzón, la línea del tranvía que llegaba al barrio encontró obstruida su ruta por la cantidad de cables que la empresa ferroviaria Central Córdoba había arrojado sobre el cruce. Los vecinos de la zona procedieron a retirarlos con una yunta de bueyes. Después de esa reacción, la propia empresa aprobó la traza. Más allá de la difícil convivencia entre el transporte ferroviario y las necesidades emergentes del crecimiento urbano, estas variables se convirtieron en improntas de la particular cultura rosarina, gestada en la combinación de sus actividades agropecuarias y comerciales.

El transporte colectivo implementado a partir de la década del 70 del siglo XIX, representado por el tramway de tracción a sangre, fue recién transformado por las innovaciones técnicas de los primeros años del siglo XX, cuando se establecieron las primeras compañías de tranvías eléctricos que vincularon el centro de Rosario con La Florida y Pueblo Alberdi. En casi todos los casos, los procesos de concentración de los capitales acompañaron los avances materiales que la incorporación de la energía eléctrica imprimió al medio de transporte, lo que demandó un nuevo aprendizaje para el ciudadano rosarino en su afán de constituirse en un hombre moderno. De esta manera, los cambios confirmaron que Rosario era, junto a Buenos Aires y La Plata, la avanzada del progreso argentino.

0-Historia Transporte Rosario Final c/tapa:Maquetación 1  5/27/11  12:19 p.m.  Página 64




Estación Rosario Norte del Ferrocarril Central Argentino, ca. 1910. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

# Capítulo 2

## Electrificar, ampliar, municipalizar: tranvías y ómnibus (1906-1932)

Diego P. Roldán






# Electrificar, ampliar, municipalizar: tranvías y ómnibus (1906-1932)

Diego P. Roldán

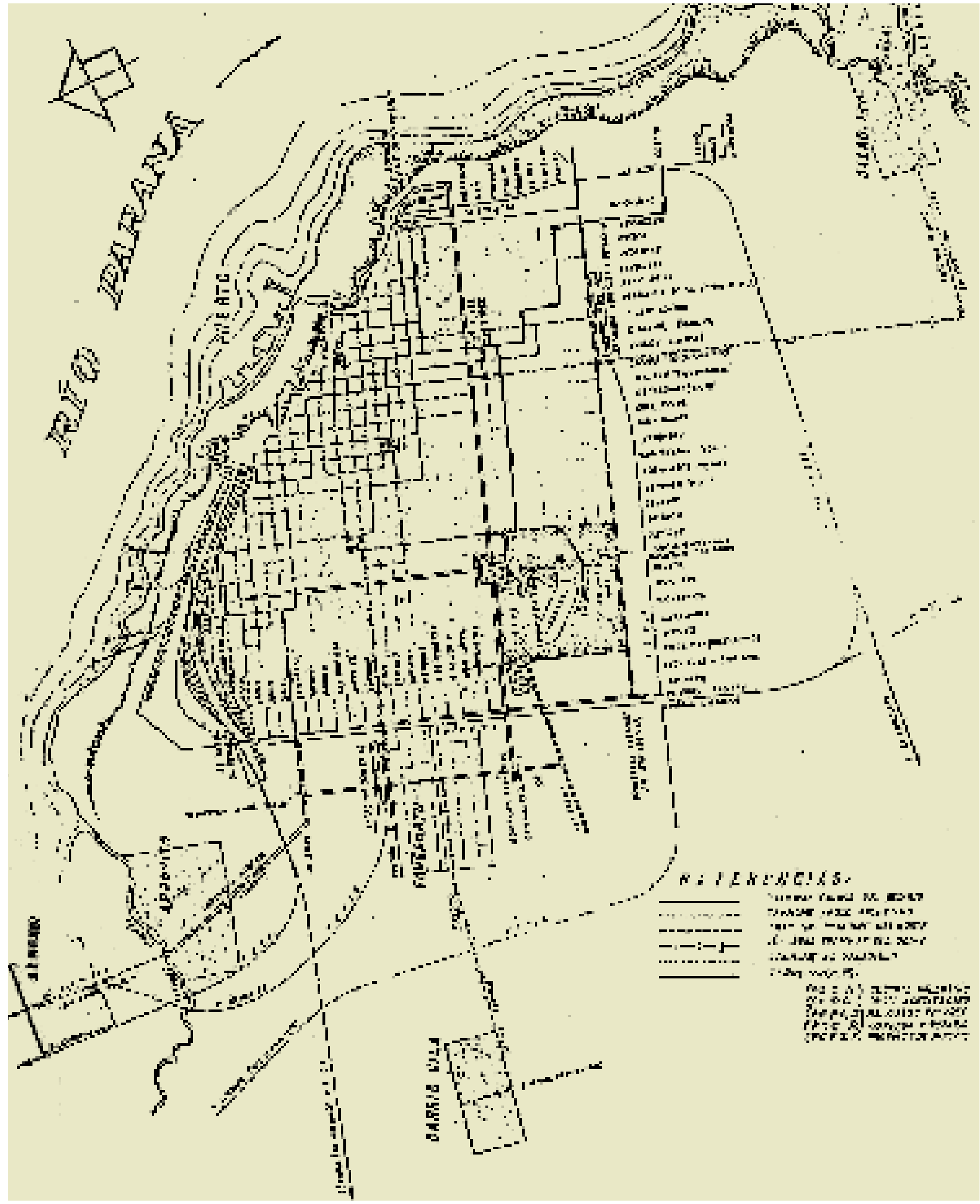
> El 11 lo llevó por Santa Fe, Sarmiento, Avenida Pellegrini y al fin por Necochea. Dejó de ver calles asfaltadas y en su lugar surgió el antiguo pavimento. Las casas humildes y modestas sucedíanse ahora unas tras otras. El tranvía entró en un barrio densamente poblado, donde muchas callen aún no tenían pavimento.
>
> Rosa Wernicke

Al culminar el siglo XIX, en Europa y Estados Unidos un halo de extemporaneidad rodeaba al transporte público de pasajeros movido por caballos. Empresarios, usuarios y poderes políticos lo consideraban obsoleto e incómodo. Las distancias y los ritmos de las actividades urbanas requerían comunicaciones más ágiles y eficientes. El despliegue del capitalismo y la modernidad impusieron a la vida cotidiana una celeridad desconocida. Las distancias tenían que sortearse en menor tiempo. Los flujos económicos y las relaciones sociales fueron reconfiguradas por obra de la velocidad.

El crecimiento y la densificación demográfica en los cascos históricos urbanos engendraron problemas sociales e higiénicos. Una solución indirecta a esa situación fue extender la urbanización sobre la jurisdicción baldía de la ciudad, pero para que eso fuera posible antes debieron perfeccionarse los transportes. Las carrocerías tiradas por caballos no daban con la fórmula adecuada, un cambio era imperioso. La aplicación de los motores a explosión y de la energía eléctrica a la tracción vehicular produjo un nuevo umbral tecnológico y proporcionó las condiciones de posibilidad para esa transformación.

Las ciudades se extendieron y las distancias crecieron, el transporte fue el encargado de integrarlas al reducir el tiempo del viaje. El desarrollo técnico permitió dominar temporalmente el espacio. A partir de la sofisticación de los medios de comuni-

En página anterior:
Calle San Martín esquina San Luis, hacia el sur. Mercado Central, ca. 1910.
Museo de la Ciudad.




cación, los desplazamientos fueron menos arduos, aunque no por completo confortables.

En 1881, Berlín fue pionera en el desarrollo y utilización de tranvías eléctricos. En poco tiempo su funcionalidad y rendimiento quedaron acreditados. Paulatinamente, las ciudades europeas asistieron al reemplazo de la tracción animal por la electricidad. Los caballos se hicieron entonces invisibles, dejando sus huellas en la potencia de los motores (*horse power*). El golpeteo de las herraduras fue parcialmente sustituido por el rechinar de las ruedas contra los rieles. Sobre las calles se instalaron adoquines y cintas de acero, mientras el cielo se pobló de cables.

La ciudad había sido trazada según los protocolos del higienismo: los médicos abrazaron las artes del urbanista. Sus inconfundibles diagonales fueron diseñadas para lograr una veloz circulación de la atmósfera y las comunicaciones. Las teorías miasmáticas, sobre la corrupción de la materia estancada, coincidían con las necesidades del capitalismo respecto al tráfico de mercancías y hombres. La Plata carecía de la extensión, densidad y relaciones sociales que aconsejaran la introducción de transportes veloces y eficientes. Sus arquitectos, de todas maneras, deseaban erigirla como metáfora de un nuevo tipo de ciudad argentina, un paradigma de la modernización finisecular. En 1892, a sólo diez años de su fundación, la flamante capital de la provincia de Buenos Aires inauguró el servicio de tranvías eléctricos en el país.





En la escala nacional, sin embargo, el modelo de esta transformación fue la Capital Federal, que en 1897 promovió el reemplazo de los tranvías tirados por caballos por otros eléctricos. En poco tiempo, este avance tecnológico permitió acelerar las comunicaciones y disminuir los tiempos de desplazamiento. Los coches eléctricos facilitaron las relaciones con las áreas excéntricas.

Obsérvese el primer episodio de ese proceso doble y complementario que describe la dilatación e integración de la urbe a través de sus transportes. Los partidos de Flores y Belgrano fueron anexados al municipio porteño en 1887, como consecuencia de la cruenta epidemia de cólera del verano anterior. Estos sitios apartados permitieron a los habitantes de Buenos Aires abandonar un núcleo urbano por entonces sanitariamente comprometido y peligroso. Una década más tarde, estas áreas fueron las primeras en beneficiarse con el renovado servicio de tranvías. Los usuarios, también, manifestaron la conveniencia del nuevo transporte. Antes de la electrificación (1896), la línea a Belgrano trasladaba anualmente casi cinco millones de pasajeros, siete años después (1903) la cifra se había triplicado. La velocidad de las máquinas no sólo reducía e integraba el espacio-tiempo de la ciudad, sino que además multiplicaba el volumen de los traslados.

Después de la implementación porteña, los rosarinos comenzaron a imaginar cómo se verían sus calles surcadas por esos adelantos.

## Electrificación y progreso

Entre 1899 y 1901, diversos empresarios acudieron al municipio con el propósito de establecer un servicio de tranvías eléctricos. Rumores de quebranto financiero envolvían las operaciones de la empresa Tranvías Rosario. La electrificación pareció inminente. En esa coyuntura de oportunidades, se multiplicaron los proyectos y ofrecimientos.

En 1901 se presentó la primera propuesta de electrificación que se consideró ajustada a los medios y circunstancias de Rosario. Sin embargo, sus aciertos no fueron suficientes. Durante años, los empresarios de la plaza habían dejado el servicio librado a su suerte, poco o nada habían invertido en infraestructura o material rodante. Pero ante la posible pérdida de la concesión y sus beneficios, obstaculizaron una electrificación inmediata, aunque probablemente ineficaz. La estrategia dilatoria ensayaba crear un margen para que las concesionarias consiguieran redactar otras propuestas. La Anglo-Argentina de capitales ingleses y la presuntamente quebrantada Tranvías Rosario, de composición accionaria local, se contaban entre las más interesadas.

Entretanto, otros empresarios intentaron alzarse con la concesión. La firma Astengo y Cía., dedicada a la colocación de adoquinados, expuso sus aspiraciones de controlar un servicio de alta rentabilidad y complementario de sus actividades principales. Proposiciones de esta índole se repitieron, entusiastas. La mayoría de los oferentes no contaban con las capacidades téc-

En página anterior: Recorrido de la red de Tramways en Rosario, 1900.
Fuente: Centro de Transporte de Rosario de la Facultad de Ciencias Exactas e Ingeniería, UNR (1987).



San Juan y San Martín, coche de alquiler a las puertas del Mercado Central, ca. 1905.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

nicas y financieras indispensables. Las empresas locales carecían del respaldo económico requerido por la alta inversión inicial. Todos los proyectos anteriores a 1905 fueron juzgados irrealizables. Esas aventuras rentísticas engrosaron los expedientes del archivo y el olvido.

La ordenanza Nº 2 de 1902 concedió la explotación de la electricidad por cincuenta años a la Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata. Esta empresa pertenecía al grupo Morrison, que administraba el sistema de agua corriente y cloacas y poseía acciones en el Ferrocarril Central Argentino. En pocos años, la firma cambió de manos dos veces: la primera en 1907 y la segunda en 1914. Ambas modificaciones la aproximaron al holding SOFINA.

Una cláusula del acuerdo de 1902 estipulaba que el servicio de electricidad era extensible a la tracción tranviaria. Desde entonces, las posibilidades técnicas para comenzar a rodar tranvías eléctricos estuvieron disponibles, restaba el establecimiento de las condiciones políticas para la concesión, potestad del municipio de Rosario.

La magnitud de la prestación y el impacto urbano del servicio desaconsejaban la adjudicación tras simple aprobación de la propuesta, mecanismo dominante en la etapa de tracción sanguínea. Además, convenía establecer un servicio tranviario que redujera a su mínima expresión el número de empresas. Esta determinación agilizaría la relación del municipio con el concesionario. El monopolio descubría su eficacia burocrática.

En 1905, el intendente Santiago Pinasco sopesó las posibilidades de establecer una red de transportes públicos eléctricos. Para este funcionario, el municipio no podía ni debía hacerse cargo de la prestación. Además, el cambio de tracción estaba fuera del alcance de las empresas existentes, incluida la Anglo Argentine Tramway, cuyas limitaciones fueron probadas por los tranvías de Buenos Aires. El intendente optó por lanzar una licitación, aunque no pocos creían que resultaría desierta. El sistema de transportes de la ciudad estaba en una encrucijada: los empresarios locales no podían afrontar la inversión implícita en el cambio tecnológico y los intereses de capitales extranjeros por la ciudad eran inciertos.





En los fundamentos de esta medida, Pinasco apeló al «progreso siempre creciente y sorprendente de nuestra comuna». A su juicio, la tracción animal constituía un anacronismo ante el crecimiento material y simbólico de la ciudad. Los defectos de esos transportes eran inocultables: el tiempo empleado en los recorridos resultaba excesivo, los vehículos insuficientes e incómodos y las tarifas suburbanas demasiado elevadas. La solución a estos problemas, según Pinasco, era la electricidad.

La nueva red tranviaria permitiría extender la urbanización de la ciudad y robustecer el mercado inmobiliario de sus periferias. Al mismo tiempo, esas ampliaciones favorecerían el desplazamiento de los sectores populares hacia los barrios, corrigiendo la cuestión habitacional.

Por el momento, a esta estrategia descentralizadora no se le adosaban ensayos de construcción de infraestructura y viviendas. La ensoñación de un barrio comunicado por el tranvía se completaba con alquileres accesibles a los presupuestos populares y condiciones higiénicas favorables. Estos elementos eran, por entonces, improbables.

Los repetidos intentos por obtener tarifas reducidas para obreros y escolares alcanzaron éxitos relativos. El mejoramiento del transporte no contenía en sí mismo un perfeccionamiento de las condiciones de habitación de los grupos menos favorecidos por la modernización. Complejas medidas complementarias debían arbitrarse para que los modernos tranvías alcanzaran semejante efecto.

La red diseñada por el municipio instaba a los coches a ingresar veloz y confortablemente en la primera ronda de bulevares (Oroño y Pellegrini), en el llamado centro urbano. El transporte de fuerza de trabajo y mercancías debía acelerarse en el eje comercial y financiero. Allí, la velocidad de los tráficos e intercambios era más elevada. Igualmente, el circuito necesitaba conectar el centro de la ciudad con los puntos sobre los que avanzaba la urbanización: Echesortu, Alberdi, Refinería, Mataderos, Saladillo.

En 1902, durante la administración del intendente Luis Lamas, se inauguró el Parque de la Independencia. Durante casi cuarenta años fue el espacio libre más importante de la ciudad. Varios de los nuevos recorridos tranviarios circularon por sus casi cien hectáreas. El transporte rápido y barato aseguraría a los vecinos el acceso a las bondades higiénicas de la naturaleza urbanizada.

Las novedades tecnológicas de principios de siglo se cargaron de virtudes excesivas en el imaginario. El intendente Pinasco atribuyó a la tracción eléctrica la capacidad de abaratar los costos del pasaje y la explotación. Declaraba que su intención al licitar la nueva red no había sido «limitar el beneficio del tranvía eléctrico a una pequeña zona de la ciudad». Además, pensaba que



Inauguración del Parque de la Independencia. 1º de diciembre de 1902.
Colección Pusso. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

esta reducción favorecería a los más pobres que podrían viajar sin grandes desembolsos y, al mismo tiempo, pensar en radicarse en las nuevas urbanizaciones de la ciudad. Sin embargo, el propio diseño de la red contradecía algunas de estas y otras suposiciones de mejoramiento.

La nueva malla tranviaria reproducía los principales defectos de su antecesora. En razón y por respeto a los umbrales de rentabilidad de la inversión, no promovía un servicio que abarcase a todo el municipio. La trama de la mancha urbana era apretada en el centro y floja en la periferia, los atascos eran frecuentes en la primera ronda de bulevares y la libertad de maniobra imperaba fuera de ella. Todas las líneas confluían en las inmediaciones de la Aduana desde puntos terminales aislados entre sí. Todos los caminos de hierro conducían al centro de Rosario. La estructura ferro-portuaria y el diseño triangular de la ciudad imponían sus condiciones. Durante largos años, las dificultades y límites derivados de esta configuración espacial se impusieron.

La licitación de la red tranviaria fue convocada con el fin de obtener mejores ofertas y evitar preferencias inadecuadas. Al llamado acudieron las siguientes empresas: la Compañía Transatlántica de Electricidad; Dick Kerr y Cía.; Anversoise de Tramways et d'Enterprises Electriques de Amberes, Mutuelle de Tramways y Banco Comptoir de la Bourse (conocida como La Belga) y Juan O'Connor y Cía. Al parecer, Pinasco estaba en lo cierto: la implantación de los tranvías eléctricos en Rosario era estudiada en los mercados europeos desde hacía algún tiempo. Ante las ofertas, la licitación fue expurgada de toda crítica, invistiéndosela de los atributos de una resolución correcta y meditada.

La prensa certificó esta sensación y se encargó de difundir las propuestas. Una amplia publicidad mereció la postulación de la Compañía Trasatlántica de Electricidad de capitales alemanes. Esta empresa compitió con La Belga por el control de la plaza. Ambas fueron seleccionadas por el estudio previo del Departamento Ejecutivo como las posibles concesionarias. La proximidad de estas compañías al grupo SOFINA y las estrategias de integración sectorial de los transportes y la electricidad en la Argentina envuelven esa rivalidad en una atmósfera de simulación. Clima en el que probablemente se desarrollara todo el proceso licitatorio.

Todos los oferentes establecieron una modalidad de tracción eléctrica con conductores aéreos, optaron por un sistema de concesión con plazo fijo y cumplieron con los requisitos de la licitación. Los tiempos para la construcción, las tarifas medias, los procedimientos de explotación y funcionamiento también eran análogos.

Las diferencias estribaban en dos cuestiones, una de implementación y otra económica. La primera se vinculaba con el compromiso de las empresas de construir una red tranviaria integral, adquiriendo por su cuenta y cargo las cinco líneas de tracción a sangre existentes. Casi todos los oferentes se mostraron dispuestos a realizar esa ampliación, sugerida tácitamente por el pliego de condiciones. La excepción provino de Dick Kerr y Cía., que mantuvo su proyecto en los límites establecidos por la red eléctrica suplementaria, trazada por el municipio a efectos de la licitación. La empresa belga adoptó una tesitura opuesta, al manifestar haber firmado convenios *ad referendum* del resultado de la licitación para adquirir vías y material rodante de los entonces concesionarios de los tranvías a ca-

ballo. En este punto, las consideraciones se concentraron sobre el servicio y comprendieron los intereses de los usuarios y el municipio. Estaba en juego el reemplazo de la tracción animal por la eléctrica, en la ciudad y en el menor tiempo posible.

La segunda diferencia radicaba en las condiciones financieras de cada postulante. Específicamente, se sopesaron las duraciones de las concesiones y el porcentaje fijo o variable del corte de boletos con el que se retribuía al municipio. Estos cálculos importaron al robustecimiento del tesoro municipal. Sólo indirectamente y a largo plazo esos beneficios podrían repercutir en los contribuyentes. Según las estimaciones del Departamento Ejecutivo, la concesión más breve (55 años) y más rentable para el municipio (33 millones) era la presentada por la empresa belga, lo que inclinó la decisión en su favor.

No hubo exámenes técnicos de importancia. Al parecer todas las empresas se encontraban en el mismo punto con respecto a la maquinaria, los rodantes, el cableado, los acumuladores y transformadores de energía. En esta esfera, la prensa dejó trascender su preferencia por la Compañía Trasatlántica de Electricidad, pero funcionarios políticos y técnicos permanecieron indiferentes a la misma. Sólo dos precisiones decidieron el destino de la licitación: factibilidad y rentabilidad. En el recinto del Concejo Deliberante, los argumentos y debates siguieron atentamente las evaluaciones del ejecutivo. Su elección fue votada sin mayores oposiciones.

La Belga se coronaba como la ganadora de la partida. La empresa que se mostraba conocedora del mercado de transportes de la ciudad y sumisa ante los intereses del municipio, pronto exhibió otras caras de su poliédrico rostro. En 1906, la concesionaria fue oficializada bajo la nomenclatura de Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario (CGTER).

Tras el resultado de la licitación, Pinasco se mostró satisfecho. Sólo la implantación de los tranvías eléctricos justificaba su gestión al frente de la ciudad. La concurrencia de los capitales extranjeros a la licitación, según el intendente, era «una prueba elocuentísima de la confianza internacional depositada en el futuro de la ciudad». La tracción eléctrica iniciaba su camino en los transportes públicos de Rosario. Sus itinerarios y alternativas resultaron menos sencillos de lo previsto por sus publicistas, patrocinadores y artífices.

### Impactos de la electricidad

La implantación de la electricidad en el transporte tranviario fue gradual. A pesar de los propósitos modernizadores, el proceso resultó menos veloz y más arduo que los anuncios de la CGTER y que las esperanzas del municipio. Hacia 1904, la red con tracción a sangre alcanzó los 104 kilómetros, su máxima extensión. Cinco años después, los tranvías eléctricos habían suplantado por entero a los tirados por caballos. Los tres años de coexistencia de ambas tracciones y la construcción de las instalaciones eléctricas no fueron sencillos,








**Postal de la estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino, 1907.**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Bajada Sargento Cabral y calle Urquiza, hacia el este. A la izquierda, el viejo edificio de la Aduana; del otro lado de la calle, atrás del edificio de la derecha, asoma el antiguo remate de la cúpula de la Catedral, ca. 1910.
Colección Pusso. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

En página siguiente:
Inauguración de los talleres de la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario, 11 de mayo de 1907.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

especialmente para los pasajeros.

Las primeras pruebas del tranvía eléctrico se efectuaron en la línea Nº 1, a mediados de enero de 1906. El servicio fue inaugurado con un recorrido breve, sostenido durante seis horas por la mañana. Los usuarios se abalanzaron sobre los coches, movilizados por una extraña compulsión. Al promediar la mañana, las unidades eran inabordables, estaban repletas de pasajeros eufóricos. Casi ninguno de ellos tenía la obligación de llegar a un sitio definido, su único objetivo era conocer la novedad. La gratuidad de los boletos colaboró en esa escenificación casi carnavalesca. El tranvía eléctrico capturó la atención de muchos vecinos que reservaron esa mañana estival al extraño placer de ir y venir sobre las vías.

Al poco tiempo el servicio se naturalizó, perdiendo el aura entre misteriosa y mágica con que se había iniciado. Las sonrisas se fueron borrando y en su lugar se fueron dibujando muecas de disgusto. Entre 1907 y 1909, el régimen de convivencia de las tracciones a sangre y eléctrica provocó algunos inconvenientes. Pasajeros y periodistas se mostraron contrariados. Las quejas destacaron la «competencia de abusos» que se había entablado entre los tranvías eléctricos y a caballo, en la que los usuarios eran los receptores de las pérdidas.

*La Capital* informó sobre descarrilamientos y aglomeraciones que ocasionaban «la anarquía en el tránsito». Al parecer estas molestias procedían de la mala calidad de los materiales empleados por la empresa en el tendido, asegurado de rieles y cableado aéreo. El peso de los coches y su velocidad pusieron al descubierto la fragilidad de la infraestructura.

La obstrucción de las zonas en construcción y reparación provocó, también, intempestivos cambios en los recorridos. En los primeros tiempos, la caída de la red eléctrica fue una constante, que deslució los pronósticos más optimistas sobre aquel adelanto tecnológico. El ánimo de los usuarios fue ganado por el fastidio.

Una carta de lectores, publicada por *La Capital* el 13 de octubre de 1907, abordaba el problema de las interrupciones de la corriente eléctrica en las líneas tranviarias








Tarjeta postal. En su reverso se lee: «En el viejo Rosario de 1906, está por salir un flamante tramway eléctrico de esos que iban a una velocidad de ‹9 puntos›. Es un viaje de ensayo con su ‹motorman›, su guarda, inspector, dos belgas de la empresa y unos pasajeros».
Archivo Diario *La Capital*.





y sus consecuencias negativas sobre la ciudad que soñaba con la modernidad y el progreso: «Cuando una ciudad o un pueblo adelanta, todos los que lo habitan se enorgullecen por anticipado y no desperdician oportunidad para pregonar sus progresos, pero para completar la obra deberían tratar de extinguir las deficiencias que hacen desmerecerlos tanto».

Quizá uno de los focos de reclamaciones más relevantes fuera la conducta del personal tranviario. Se describía a los cocheros inmersos en un ambiente de pendencia permanente, tanto con los pasajeros como con los peatones. Una lucha que muchas veces se resolvía con acciones físicas o burlas hirientes. Los choferes fueron caracterizados como fanáticos de la velocidad, aficionados al uso inmoderado de la campana y desconsiderados respecto del pasaje.

Un llamado de atención sobre el comportamiento de los conductores de tranvías eléctricos fue difundido por *La Capital* a principios de enero de 1907: «Basta ya sin embargo, con prestar atención a la intolerable incapacidad del personal, sus desplantes y su irascibilidad que llega en algunos casos a reforzar la corriente eléctrica para arremeter brutalmente ante un atasco u otro coche varado».

Los tranvías impulsados por caballos fueron totalmente sustituidos en 1909. La red eléctrica había sido completada, pero el servicio aún era deficitario. Las utópicas consecuencias de la aplicación de la tecnología a los transportes, referidas a la extensión de la ciudad y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, quedaron desacreditadas. Los peores servicios eran los de las líneas que vinculaban el centro con sus periferias del norte y del sur. Los problemas de las líneas N° 5 con destino a Alberdi y la N° 8 con rumbo a Saladillo pueden enumerarse sucintamente: falta de unidades para proporcionar una prestación regular, ausencia de rigor en los horarios y de urbanidad en el comportamiento de los conductores.

La introducción de los tranvías eléctricos en las calles, sin embargo, produjo ac-



Administración de la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario, en la esquina de Ovidio Lagos y Pellegrini, ca. 1910.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Intersección de calles Jujuy, Wheelwright y Corrientes, hacia el oeste. ca. 1910. Museo de la Ciudad.





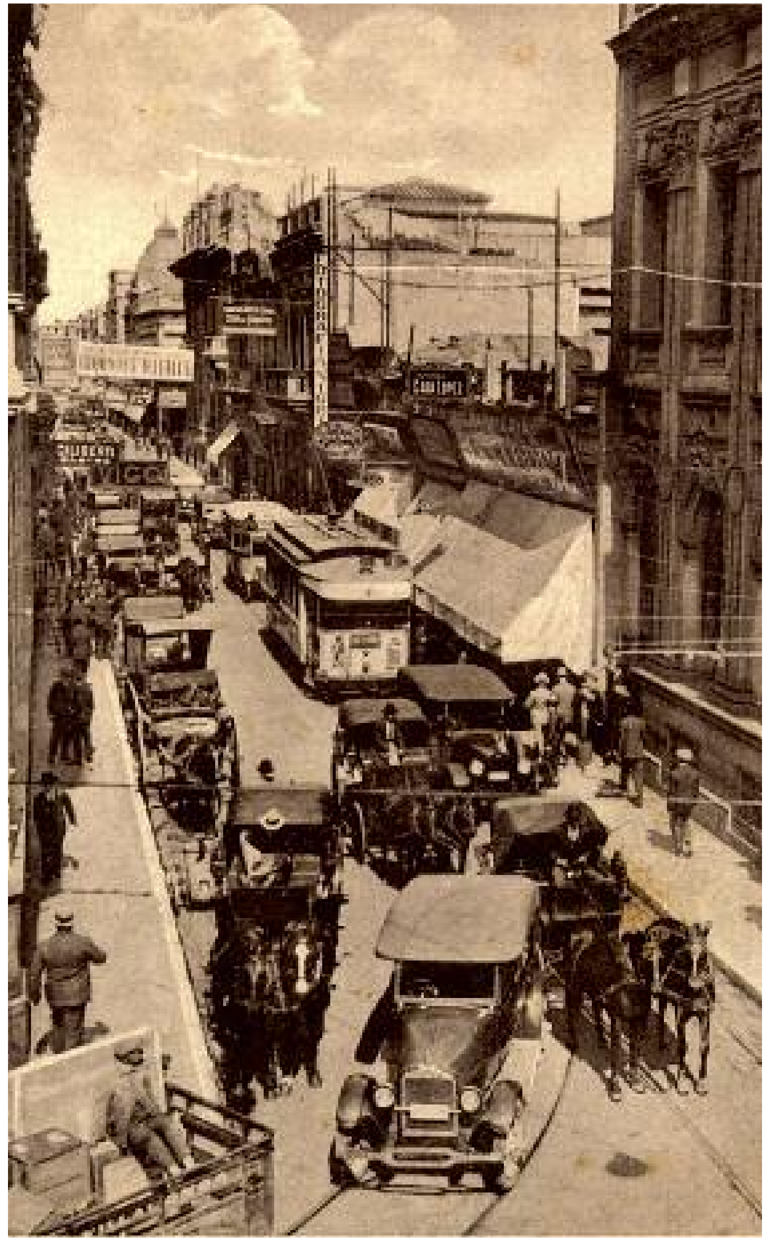
cidentes más graves que las demoras y los embotellamientos. Los viejos caballos se anunciaban a través del traqueteo de los cascos, los tranvías eléctricos, aún sin ser plenamente silenciosos, eran más discretos que sus predecesores. El sigiloso zumbido de la electricidad envolvía al transeúnte en una excesiva confianza. La alerta sensorial habitual en la primera ronda de bulevares, donde el tráfico era más enmarañado, decrecía al atravesar las calles de los suburbios. Paralelamente, la velocidad de los coches era más lenta en el centro (12 km/h) que en las afueras (20 km/h). En sus primeros tiempos, los tranvías eléctricos cobraron varias vidas. Se solicitó la colocación de salvavidas en la parte delantera de los coches. Estas prolongaciones de las defensas impedían el contacto inmediato del cuerpo de los envestidos con las filosas ruedas de acero. Los accidentes se sucedieron hasta que la vigilancia de los peatones se incrementó, porque al parecer la falta de acondicionamiento de los móviles y la impericia de los conductores siguieron siendo constantes.

La red eléctrica estaba consolidada, alcanzando en 1911 la extensión de 130 kilómetros (26 más que su precursora). A partir de entonces, la CGTER sólo estuvo dispuesta a introducir mejoras mínimas, casi formales. Con el paso del tiempo, la electricidad tranviaria no sólo se naturalizó, también dejó de ejercer la fascinación y expectativa del proceso de licitación y los primeros recorridos. La tecnificación infundía el desencanto, incluso en el campo de la razón instrumental, dominado por la utilidad y la rentabilidad del servicio.

Por entonces, el semanario *Monos y Monadas* publicaba una visión pesimista del cambio tecnológico obrado por la CGTER: «Lo cierto es que después de muchas cavilaciones tuvimos por fin los tranvías eléctricos, que efectivamente vinieron a reemplazar a las antiguas cucarachas [mote popular de los tranvías con tracción a sangre]. Pero *gracias* a nuestra *desgracia* de haber concedido su realización a la actual empresa belga, célebre en *urbi et orbi* por sus malas muestras y felonías».

La CGTER comenzó a cargar con las culpas por las deficiencias del servicio. En los años sucesivos, su renuencia frente a las solicitudes en pos de aumentos en la frecuencia, robustecimiento de la infraestructura y el material rodante o extensiones de vías y recorridos consolidaron esa imagen negativa entre el público y el gobierno local. Pronto, otras formas de transporte ensayarían complementar y superar a los *modernos* tranvías eléctricos.

Contra todas las suposiciones, los problemas técnicos y administrativos del servicio poco afectaron a la CGTER. Su posición se robusteció. En 1914, la Sociedad de Electricidad de Rosario (SER), que formaba parte de SOFINA, adquirió por licitación el monopolio de la concesión de la energía en el municipio. Ante la Primera Guerra Mundial, los grandes consorcios empresariales europeos consolidaron sus inversiones en las ciudades americanas. Desde entonces y hasta 1932, los sectores



Calle San Martín, entre Córdoba y Rioja, hacia el sur, ca. 1920.
Museo de la Ciudad.

del transporte y la electricidad fueron integrados y sostenidos bajo el control del holding SOFINA. Durante ese período, el municipio se ausentó de la fiscalización y control de los servicios públicos. La integración de las empresas y sus diversas maniobras financieras fraudulentas fueron constantes.

### Ómnibus: un complemento competitivo

La red de tranvías eléctricos evidenció insuficiencias un lustro después de haberse tendido. Su rigidez impedía vincular las áreas más apartadas del núcleo urbano. El sudoeste de la ciudad quedó incomunicado. La soledad del cementerio La Piedad y el barrio Godoy atestiguaron la necesidad de prolongaciones. La CGTER se mostró remisa ante una inversión de rentabilidad incierta.

Antes de acceder a la intendencia, J. Daniel Infante propuso un servicio provisional de «ómnibus automóviles», cuya misión sería relacionar el centro y los suburbios del sudoeste. Los puntos terminales del recorrido fueron el barrio Godoy y la Plaza 25 de Mayo, y los puntos intermedios los cementerios El Salvador y La Piedad. Si bien esta tentativa obtuvo escasa prosperidad y duración, dejó sentadas dos cuestiones de importancia. La primera, delimitó zonas fuera de cobertura de la red tranviaria. Segundo, estableció una solución posible para esas faltas, teniendo en cuenta la mala predisposición del concesionario. En 1917, la





## El comportamiento de los pasajeros

Durante los años 20, el transporte público fue teatro de variados conflictos socio-culturales. La cantidad y la diversidad social de los pasajeros produjo roces e incomodidades. En la mayor parte de los casos, esos encuentros y confrontaciones tuvieron escasas o nulas consecuencias, pero marcaron un patrón frecuentemente recogido por la prensa. Allí se expresaron lógicas de construcción de identidades y alteridades, de distinción y contaminación social.
A continuación se reproduce uno de esos retratos, publicado por *La Capital* el 12 de enero de 1923, bajo el título «Tranvías de la ciudad, manifestaciones de incultura»:

> Especialmente los días festivos y aprovechando la aglomeración de pasajeros en los tranvías en circulación, algunos individuos inadecuados dan rienda suelta a sus malos instintos, entregándose a procaces expansiones.
> Y es de notar al respecto que esa gente desprovista de toda cultura procura extremar la nota cuando en los coches del tranvía viajan señoritas y niñas, como si quisieran llamar especialmente la atención de aquellas sobre su brutalidad característica, lo que constituye, sin duda, una singular manera de distinguirse.
> Aparte de la molestia que supone viajar en los tranvías, en unión de tales elementos, las probabilidades de perturbaciones del orden, de pendencias y riñas son grandes, puesto que no todos los pasajeros van dispuestos a soportar las impertinencias de cuatro desvergonzados, aunque por lo general, y por desgracia también, la paciencia es excesiva en el público, no faltando tampoco, para mayor afrenta de quienes alientan esas expansiones riendo de las «gracias» de estos bárbaros trasplantados a nuestro ambiente.
> La misma policía que se encuentra de facción a los largo de las líneas tranviarias se abstiene de intervenir cada vez que pasa por sus puestos uno de esos carruajes que transporta entre el pasaje a cualquier patota insolente con lo cual no hacen mucho honor por cierto, a su propia investidura de autoridad.



Santa Fe esquina San Martín, hacia el oeste, ca. 1925.
Álbum de Vistas de Rosario.
Archivo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».




**Colectivo de la línea La Rosa, ca. 1923.** Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología





CGTER prolongó su infraestructura hasta barrio Godoy, tres años después la línea N° 20 alcanzó el cementerio La Piedad.

Hacia los años 20, los tranvías eléctricos habían delineado una periferia habitable. El tendido de vías, la venta de terrenos en mensualidades sin interés y la extensión de funciones urbanas (luz eléctrica, adoquinados y, a veces, agua corriente) rendía sus frutos y establecía sus demandas. El ámbito barrial nacía alrededor del centro, prolongándose hasta y más allá de la segunda ronda de bulevares (27 de Febrero y Avellaneda).

El proceso de expansión urbana y desconcentración demográfica no había culminado, apenas si estaba comenzando. Luego de la crisis de la Primera Guerra Mundial y con la reactivación económica, la construcción recuperó sus niveles históricos de inversión. Los barrios se poblaron de pequeñas y humildes casitas. Sus materiales no fueron siempre los ideales ni sus condiciones las más higiénicas. Al ritmo del poblamiento, los vecinos se organizaron en asociaciones para solicitar acondicionamientos y transportes. Se privilegió la comunicación con los atractivos de la ciudad: el centro y el Parque de la Independencia.

El Concejo Deliberante recogió los reclamos de los vecinos, instando a la empresa a ampliar sus recorridos. La respuesta de la CGTER fue nula, a su criterio tender rieles y destinar más coches era antieconómico. Las críticas de los usuarios no se circunscribían a los recorridos insuficientes.

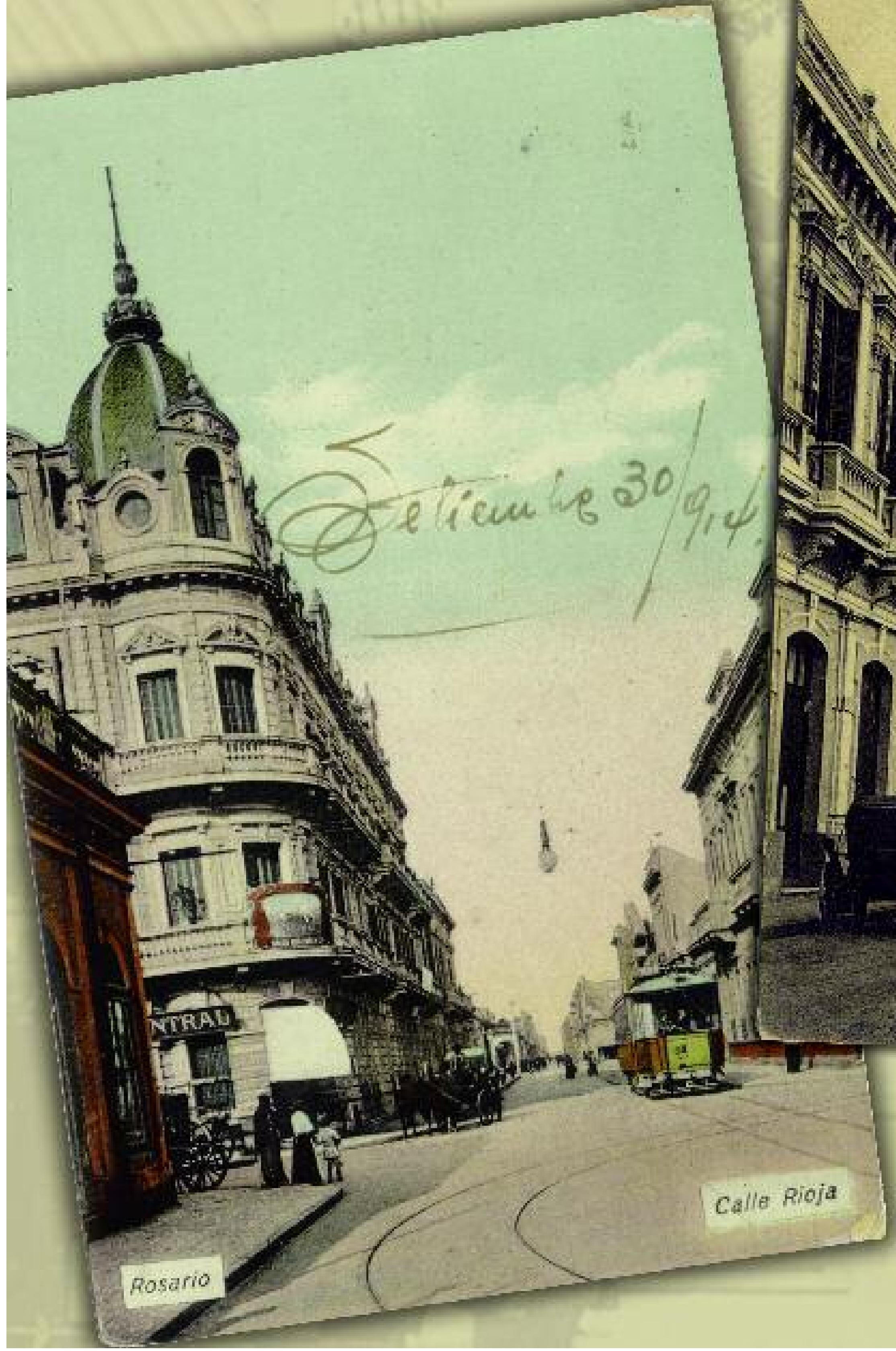
Las anomalías de los tranvías eran numerosas y contravenían las ordenanzas. Los coches circulaban en un número inferior al necesario y a horarios incongruentes con los convenidos. Apenas había ciento diez coches para un servicio que anualmente cobraba 40 millones de boletos. Las líneas encargadas de conectar los puntos más distantes de la ciudad —los barrios Fisherton, Vila, Saladillo y Alberdi— transportaban entre 120 y 140 pasajeros, cuando los coches no debían albergar más de 40.

El concejal demoprogresista Esteban Morcillo declaró que «pese a pagar su boleto, los pasajeros viajaban apilados e incómodos, como si fueran animales almacenados en una jaula». Cuando, luego de arduas tratativas, el municipio conseguía la prolongación de algún trayecto, la empresa retiraba los coches de una línea y los colocaba en otra, o bien cobraba adicionales de prolongación en los boletos. Las unidades carecían de salvavidas delantero, de vestíbulo para proteger del frío y el viento a los pasajeros; ni hablar de las intemperies que soportaban choferes y guardas.

Los servicios especiales, instaurados a favor de obreros y escolares, no se aplicaban. En la sesión del 3 de abril de 1923, el concejal radical José Gómez sentenció: «creo que es más fácil encontrar por las calles de Rosario una perla, que un tranvía para obreros a precios económicos».

La extensión de Rosario y las irregularidades de la concesionaria impulsaron a las autoridades a licitar la ampliación de la red tranviaria. En diciembre de 1924 se publicaron avisos con la esperanza de que otra

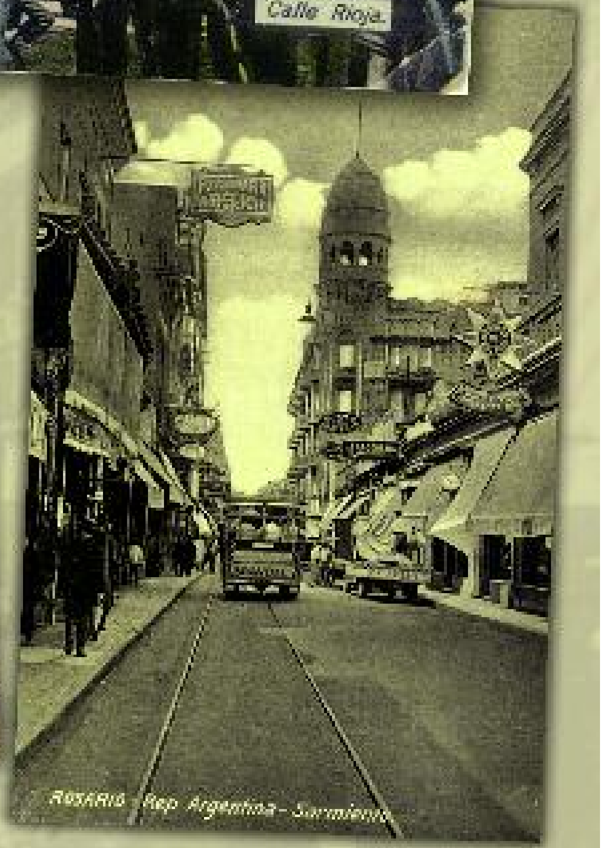
En páginas siguientes:
Tarjetas postales del centro de la ciudad, primeras décadas del siglo XX.
Museo de la Ciudad.


Calle Rioja
Rosario


Rosario San Lorenzo y Sarmiento


Rosario
Calle Rioja


ROSARIO Avenida Carlos Pellegrini - Carlos Pellegrini Avenue


ROSARIO - Rep. Argentina - Sarmiento



**Estación Rosario Norte del Ferrocarril Central Argentino. Coches de alquiler y tranvías, ca. 1910.**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

compañía se interesara. Esto no ocurrió, no hubo oferentes. El grupo empresarial SOFINA, al que adhería la CGTER, controlaba la producción y distribución de energía eléctrica y el servicio de transportes en las grandes ciudades de la Argentina. Posiblemente, sus influencias fueran movilizadas para evitar la presentación de otras empresas. Además, es probable que la inversión no resultara demasiado atractiva, puesto que se trataba de una red complementaria. Quizá, también, una combinación de ambas circunstancias decidiera el destino de esa licitación. Durante tres años, el municipio esperó sin fortuna la aparición de propuestas.

En estas circunstancias y ante el incremento de las demandas vecinales, se renegoció la concesión con la CGTER en 1926. Las ampliaciones se realizaron con extrema lentitud. Las condiciones financieras del nuevo convenio fueron desfavorables al municipio. Los usuarios continuaron someti-





**Viaje inaugural del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, 1910.**
Colección Gaspary. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Corrientes y Santa Fe, hacia el sur, ca. 1920.
Álbum de Vistas de Rosario. Archivo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

dos a una prestación de mala calidad. La falta de proposiciones y el pragmatismo de algunos concejales decidieron las fórmulas de la ampliación a favor de la empresa.

Entretanto, el gobierno local intentó subsanar las falencias del transporte, autorizando la explotación y circulación de los ómnibus de automóvil. La estrategia constituía una reacción a la concesión otorgada a la CGTER. A la ordenanza de 1905 se le endilgaron todas las imperfecciones de los tranvías eléctricos. Estas convicciones orientaron la promulgación de una disposición sobre permisos de ómnibus, trazada en contraste con la concesión tranviaria.

Las licencias fueron concedidas a los empresarios que concurrieron libremente y cuya única garantía era un módico depósito en el Banco Municipal de Préstamos. Los recorridos, tarifas y horarios fueron fijados por los responsables económicos de los coches. El municipio sólo se reservó el derecho de aprobarlos y exigió noticias de cualquier modificación.

La resolución se oponía a una concesión monopólica. Al mismo tiempo, resignaba la capacidad del municipio para delinear las características básicas del servicio. La convocatoria no podía resultar desierta, debían generarse horizontes de expectativas capaces de atraer inversores. La normativa favoreció la libre concurrencia de empresas y colocó al usuario como único árbitro de la calidad de la prestación. Las observaciones al proyecto fueron mínimas. El carácter ensayístico y precario de los permisos, otorgados por cuatro años, y las dificultades del transporte tranviario disiparon las críticas.





La población se mostró condescendiente con los ómnibus, desperfectos e imprecisiones fueron atribuidos a la innovación. La discreta reglamentación del servicio determinó la fugacidad de ese idilio, construido a expensas de la tolerancia del pasaje. Pronto, los ómnibus mostraron sus inconveniencias. La búsqueda de rentabilidad empresarial y la imprevisión de las autoridades se combinaron para producirlas.

Los recorridos no se diferenciaron de los tranviarios. En su afán de maximizar beneficios, los empresarios del ómnibus superpusieron las trayectorias. Las calles estrechas y las veredas angostas de la zona céntrica fueron saturadas por la afluencia de dos transportes de gran porte y escasa maniobrabilidad. A poco de rodar, los ómnibus adoptaron una posición competitiva respecto a los tranvías, alejándose de la supuesta complementariedad que legitimó su instalación. Los agentes del transporte tranviario y automotor se sintieron compelidos a medir fuerzas, no escatimando ni en excesos de velocidad ni en maltratos a los pasajeros.

La liberalidad de la ordenanza, orientada a atraer inversiones, conspiró contra sus finalidades de regulación del tráfico y descentralización urbana. El transporte duplicó su concentración, ateniéndose al diagrama de la urbanización. Las deficiencias de los tranvías fueron replicadas por los ómnibus, añadiéndose su mayor velocidad y su intempestiva variación de los recorridos. Asimismo, la oportunidad de componer una flota con diversas carrocerías fue aplicada por los empresarios como un medio para abaratar costos. Esas estrategias económicas perjudicaron la comodidad y seguridad de los pasajeros.

La situación quedó retratada en *La Capital*, el 4 de octubre de 1926: «Las carrocerías se construyen a capricho de los fabricantes [...] los ómnibus son bajos de techo, sin ventilación, con la mitad de los vidrios y las cortinas de las ventanillas destruidos y sin alumbrado. Agréguese a tanta desidia la costumbre entre los conductores de las diversas empresas de pasarse los unos a los otros, y competir en velocidad con los tranvías, organizando carreras de hecho que ponen en peligro la vida de los pasajeros y los transeúntes».

Cuando los permisos de ómnibus estuvieron a punto de caducar, estas dificultades fueron objeto de preocupación. En 1929, se licitó el servicio por otros cuatro años. Entonces, se estudió una solución intermedia, evitando tanto el monopolio como la completa libertad de los permisionarios. El municipio dispuso los recorridos, los horarios y estipuló refuerzos para los días festivos. Las nuevas líneas fueron dirimidas por el Departamento de Obras Públicas con el acuerdo de las diversas comisiones vecinales, las asociaciones de propietarios de ómnibus y otros núcleos aislados de población. Los coches de las empresas existentes, con deseos de continuar en el rubro, fueron redistribuidos en los flamantes itinerarios.

Esta reformulación arrojó saldos relativos. Los empresarios multiplicaron los pe-

didos para adecuar recorridos a sus necesidades. La oposición empresarial fue irreductible a la hora de suprimir los trayectos que atravesaban el centro de la ciudad. El tráfico continuó recargando esa zona.

Los trabajadores del transporte tampoco llevaban la mejor parte. Durante el invierno de 1928, los tranvías y ómnibus interrumpieron el servicio a consecuencia de una huelga de choferes y guardas, que ocurrió en un contexto de fuerte agitación obrera.

La electrificación del tranvía no optimizó las condiciones de trabajo. Los conductores y guardas quedaron expuestos a las contingencias climáticas por más de ocho horas al día. El diseño simétrico de los coches permitía, gracias a sus dos motores, efectuar recorridos de ida y vuelta con un ligero desplazamiento de los cables y el *motorman*. Los extremos del móvil estaban desprotegidos contra los rigores del viento, la lluvia y el frío.

Los tranviarios no gozaban del descanso semanal establecido por la ley de 1905 y sus salarios estaban por debajo del mínimo. Además, sobre los trabajadores gravitaba un sistema de multas y descuentos implacables, por infracciones de tránsito, denuncias de los pasajeros o faltas en su trabajo.

A fines de junio de 1928, el concejal socialista independiente Rodolfo Galaretto describió conjuntamente las irregularidades de la empresa frente a sus empleados y al municipio: «Esta misma compañía que paga sueldos de hambre a su personal, que es insensible a sus pedidos de mejoramiento, es la que lleva su contabilidad en idioma extranjero, no presenta balances al municipio y nos trata como a un país conquistado, como a una factoría que gobierna desde Amberes».

Ante la interrupción del tranvía por veintitrés días, el Concejo Deliberante decidió intervenir la CGTER y proceder a ejecutarle una multa. El servicio no se reanudó inmediatamente. Durante esas semanas, no hubo otro transporte urbano público y masivo que los ómnibus. A ciertas horas, las únicas ubicaciones disponibles eran los guardabarros: sentados sobre ellos viajaron incómoda aunque gratuitamente muchos hombres.

Dos meses después, se desató otra huelga, esta vez de choferes y guardas de ómnibus. El servicio estuvo interrumpido, también, por más de veinte días. El municipio carecía de medios legales para intervenir en el conflicto, dada la naturaleza de los permisos concedidos. Los empresarios eran numerosos, el gobierno local no tenía parte en las condiciones de trabajo de sus empleados, sólo poseía capacidad de reclamar por la interrupción del servicio.

Los empleados de los ómnibus pedían aumento de salario, reducción de la jornada laboral y pago de horas extras. Choferes y guardas exigían $6,40 de jornal, percibían $5,75. Requerían el cumplimiento de las ocho horas de jornada máxima, trabajaban un mínimo de diez. Entre sus obligaciones figuraba regresar a guardar el móvil, también de ocuparse del aseo y mantenimiento de cada unidad. Si el coche manifestaba un





## El transporte público según los urbanistas




Al culminar la década de 1920, distintos urbanistas fueron consultados sobre los problemas de Rosario. Carlos Della Paolera, urbanista argentino diplomado en París, se expidió sobre la inconveniencia de mantener el servicio de transporte tranviario en ciudades demográficamente densas y de urbanización concentrada. Estas afirmaciones fueron esbozadas en sus «Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos» de 1928, alcanzando mayor contundencia en la formulación del Plan Regulador y de Extensión de Rosario de 1935, redactado en colaboración con el ingeniero Adolfo P. Farengo y el arquitecto Ángel Guido, del que se citan los pasajes dedicados al transporte:

> Si bien los ómnibus llenan las necesidades de la población de los barrios exteriores, los servicios no se hacen con la regularidad y rapidez que puede obtenerse de ese medio de transporte debido a la falta de coordinación de la red de tráfico, las detenciones frecuentes en las esquinas, prolongadas esperas en las barreras de los ferrocarriles y retardos inevitables al circular en las zonas de mayor congestión. Los tranvías, en cambio, por su masa, su imposibilidad de sortear obstáculos y su velocidad reducida dentro del trazado en damero, son inadaptables al régimen de tráfico moderno.
>
> Las zonas servidas por este transporte son también reducidas, no satisfaciendo el tranvía de pasajeros a los barrios periféricos y en general, el servicio tranviario se hace de forma lenta e irregular.
>
> En todas las zonas céntricas de las grandes ciudades el tranvía ha sido abandonado. Sólo Buenos Aires lo soporta por no haberse vencido los plazos de la concesión. En Roma y en París, por ejemplo, se lo ha suprimido en toda la ciudad sustituyéndoselo por el ómnibus. El tranvía por su masa está fuera de escala y constituye un anacronismo andando pesada y peligrosamente por las calles de la ciudad. ●

desperfecto mecánico o de otra índole, los choferes eran forzados a reparar las fallas. En estas faenas podían consumir hasta seis horas de trabajo extra. La huelga evidenció que el restablecimiento del ómnibus no era apremiante. Los tranvías, en cambio, resultaban indispensables. Las condiciones de trabajo eran difíciles es ambos.

Finalmente, regresó la actividad a los transportes. La huelga se depuso, ante los compromisos de ajuste salarial y mejoramiento de las condiciones laborales. La crisis económica que se aproximaba y el delicado equilibrio establecido entre el municipio y la CGTER reconfiguraron las relaciones de la década siguiente. En los primeros años 30 el sistema de transporte de Rosario atravesó momentos decisivos.

## Conflicto y municipalización

El 6 de septiembre de 1930, el golpe de estado del general Uriburu destituyó a las autoridades constitucionales y suspendió las actividades parlamentarias y deliberativas en la Argentina. En la provincia de Santa Fe, el gobierno fue depuesto y la municipalidad de Rosario intervenida. El intendente radical fue removido y el Concejo Deliberante cerrado. Entre 1930 y 1932, la administración estuvo sucesivamente a cargo de dos comisionados de facto: Alejandro Carrasco y Fermín Lejarza.

El 28 de septiembre de 1930, *La Capital* informaba sobre la paralización de las obras de pavimentación de la avenida San Martín, desde Ayolas hacia el sur. Ese proyecto se retrasaba a causa de la negativa de la CGTER a convertir los dos rieles centrales en cuatro cintas laterales. El centro de la avenida sería ocupado por un cantero ajardinado. La resistencia de la empresa se fundamentó en el alto costo de las remodelaciones, agravado por la crisis económica. A su criterio, esos gastos debían correr por cuenta de la municipalidad o los frentistas.

Paralelamente, la CGTER hizo conocer, sirviéndose de la estadística, la pronunciada merma en la venta de los pasajes. Al parecer, esa tendencia se estableció debido a la competencia de los ómnibus. La CGTER cuestionaba el otorgamiento de permisos de 1924 y la licitación de líneas de 1929. Desde su punto de vista, la irrupción de un servicio de transporte automotor afectó su convenio monopólico, firmado en 1905.

Ante la indefinida postergación de las obras de la avenida San Martín, el comisionado Carrasco dispuso una nueva intervención. En la madrugada del 23 de septiembre de 1930, los miembros del Departamento de Obras Públicas, el escribano municipal y algunos policías llegaron a la intersección de San Martín y Ayolas. Los funcionarios dejaron constancia de la pasividad de la empresa respecto a la restructuración de la avenida. Horas después, procedieron a la remoción de los rieles. Una barricada de adoquines interrumpió el paso de la línea 8 y 8 BIS de tranvías eléctricos. La repavimentación de San Martín se efectuó sobre las vías de la CGTER que vinculaban los barrios Herwing, Tiro Suizo y Sáenz Peña con el centro.

En página siguiente: Calle San Martín hacia el sur, entre Santa Fe y Córdoba, ca. 1920. Álbum de Vistas de Rosario. Archivo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

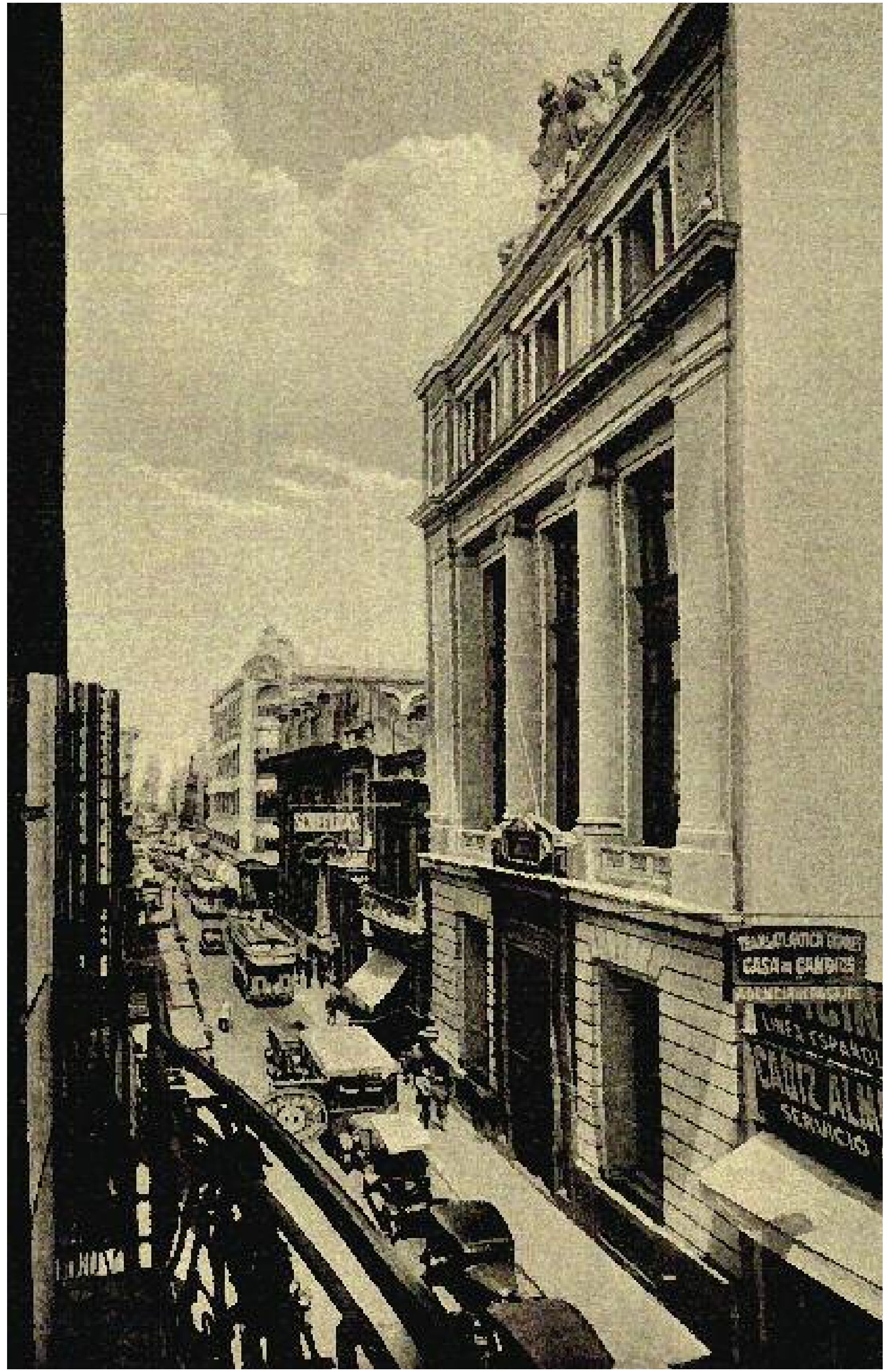




En 1932 concluyó la intervención de la provincia. El gobernador electo, Luciano Molinas, nombró al frente del Ejecutivo a Esteban Morcillo. La dinámica deliberativa fue reanudada. Al regularizarse las actividades del municipio, la CGTER demandó una indemnización por la interrupción del recorrido de sus líneas, dirigidas al sur de la ciudad. Cuestionó la desregulación del sistema de transporte. Insistió en el régimen preferencial concedido a los ómnibus; estos abonaban al municipio el 4% de sus boletos brutos, mientras la CGTER depositaba el 8%. Además, según la Ley 11.110, las empresas de servicios públicos estaban obligadas a construir el fondo jubilatorio de su personal. La concesionaria esgrimió estas razones para establecer la casuística de sus pérdidas del período 1928-1932. La única forma de sanear sus finanzas era aumentar el precio del boleto.

Morcillo comprendió que, en medio de la crisis, obrar de esa forma hubiera resentido las delicadas economías populares. Esta herencia de la intervención propuso serios desafíos a la intendencia demócrata progresista.

Durante el gobierno de facto, el interventor Lejarza hubiese podido poner fin al conflicto. Al promediar 1931, la CGTER cortaba intermitentemente el servicio dándole visibilidad a sus reclamos. Entonces, el comisionado fue compelido a expedirse sobre la ampliación de la concesión, establecida en 1926. Sus relaciones profesionales y per-



sonales con la empresa y sus abogados le impidieron confeccionar un dictamen definitivo. Lejarza se limitó a elevar los antecedentes del conflicto al interventor provincial. La resolución de Arancibia Rodríguez se sometió a los intereses de la empresa, restituyendo su monopolio. El decreto planteaba la inmediata caducidad de los permisos de ómnibus que vencían en 1934.

Una de las primeras acciones del intendente Morcillo fue desconocer la validez de ese decreto. El conflicto con la CGTER fue reabierto. Al ser obligada a mantener la prestación en los términos previos, la empresa retiró los coches de las calles e ingresó en cesación de pagos. Choferes y guardas fueron suspendidos, en medio de una desocupación que aquejaba a 12.000 trabajadores en Rosario.

Ante esta jugada de la CGTER, Morcillo solicitó el concurso del Concejo Deliberante. Los concejales consultaron a los especialistas en servicios públicos urbanos: Rafael Bielsa, Natalio Muratti y Mario Bravo. Bielsa era la mayor autoridad en derecho administrativo del país y posiblemente de América Latina. Se le solicitó un análisis pormenorizado de la ordenanza de concesión a la CGTER y de la actitud asumida por la empresa. Casi un mes después, el jurista remitió sus consideraciones favorables a la municipalización. En los debates, Galaretto se opuso al arbitraje con la empresa. Apoyándose en los argumentos de Bielsa, indicó la necesidad de decretar la caducidad del contrato y organizar la municipalización de los transportes, incluyendo tranvías y ómnibus.

En el recinto se plantearon algunas discusiones sobre la inconveniencia de sostener el servicio de tranvías en el centro de la ciudad. Las últimas expresiones del urbanismo moderno señalaban al servicio como agente de congestión vial. Aun con la desventaja de los recorridos y frecuencias azarosas, el transporte automotor era más veloz y flexible. A la irregularidad del servicio se agregaba la escasa seguridad que ofrecían las unidades, debido a los materiales precarios de su chasis y a la afición a la velocidad de sus choferes. La mayoría de los bloques convinieron en las ventajas de la municipalización para coordinar los transportes públicos, conforme a las necesidades de una ciudad en expansión.

A pesar de ese consenso, se adoptó una estrategia moderada y prudente. Una comisión especial estableció un arbitraje con la empresa. A fines de marzo de 1932, los ediles comprendieron que esta vía era inoperante. Tanto el municipio como la CGTER se mantuvieron en posiciones inconciliables. La negociación fue descartada.

A fines de abril de 1932, la situación se hizo insostenible: varios meses de suspensión del tranvía en Rosario, más de mil choferes y empleados sin salario. El concejal Cussirat señaló: «la ciudad necesita tranvías, salgan de donde salgan, los pague quien los pague, aparte de que los obreros necesitan trabajar para comer».

Con todo, las autoridades intentaron no adoptar una medida apresurada. Las negociaciones habían llegado a un punto muerto. El conflicto con los trabajadores recrudecía. Una resolución del municipio se imponía, pero todavía existía un resquicio. Se conminó a la empresa a reanudar el servicio de acuerdo a los convenios de 1905 y 1926 y se estableció una Comisión Fiscalizadora de la CGTER. A ella se le encomendó una auditoría de la empresa, cuyos libros contravenían los requisitos mínimos de las contabilidades públicas. El camino de la municipalización quedaba abierto. El municipio necesitaba mayores precisiones sobre la posición de sus concesionarios para accionar.

El 17 de mayo Morcillo decidió acelerar los plazos. El intendente encomendó a la Comisión Fiscalizadora estudios para municipalizar todos los transportes de pasajeros de la ciudad.

Cuando expiraba junio, el informe de la comisión fue elevado. Recomendaba enfáticamente la municipalización del transporte, comprendido el servicio de ómnibus. Inmediatamente, se dispuso la creación de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario, que aunaba capitales privados y públicos. Por largos años, la mayor parte de sus recursos provino de las arcas municipales.

La municipalización de los transportes públicos en Rosario fue producto del conflicto con la CGTER. Esta medida obtuvo una pésima recepción por parte de la empresa. Funcionarios y empleados de La Belga abandonaron su lugar de trabajo, no sin antes retirar y, en ocasiones, destruir parte del mobiliario y las maquinarias.

La Empresa Mixta fue una creación original del municipio rosarino. En la Argentina fue la primera municipalización del servicio de transporte en una ciudad de dimensiones importantes. Una medida pionera, que sin embargo no cabe pensar como un rasgo de vanguardismo político. Su viabilidad fue decidida en medio de un conflicto de más de una década con la CGTER, la paralización por tiempo indeterminado del servicio, una violenta crisis socioeconómica y el intento de relanzar un régimen político herido en su legitimidad. El municipio, que trató de negociar con la empresa hasta último momento, sólo adoptó medidas innovadoras frente a la imposibilidad de utilizar otras.




Accidente, ca. 1931.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

## Capítulo 3

# Una ciudad sobre ruedas.
# Transformación urbana e innovación municipal (1932-1943)

Sandra Fernández






## Una ciudad sobre ruedas. Transformación urbana e innovación municipal (1932-1943)

Sandra Fernández

> Buscando las monedas en el bolso lleno de cosas, se demoró en pagar el boleto. El guarda esperaba con cara de pocos amigos, retacón y compadre sobre sus piernas combadas, canchero para aguantar los virajes y las frenadas.
>
> Julio Cortázar

Rosario en los años 30 cambió de manera radical su fisonomía decimonónica. La transformación de la planta urbana, como resultado de un proceso de subdivisión y loteo de la tierra, modificó también las formas de vida de la mayoría de la población, en especial la de los sectores populares. Si en décadas anteriores inmigrantes y nativos se hacinaban en los conventillos y pensiones de las secciones céntricas de la ciudad, por estos años se comenzó a producir su traslado del centro a la periferia. Varios fueron los factores que influyeron decididamente en esta cuestión.

Por un lado la transformación del modelo económico surgido con posterioridad a la crisis de 1929 permitió que en la ciudad se profundizaran estrategias de radicación industrial, siguiendo el proceso conocido como de sustitución de importaciones. A pesar de que el fenómeno recién adquirió magnitud durante los años 40, tanto los establecimientos instalados en décadas anteriores como los iniciales emprendimientos de los años que siguieron a 1934 y 1935 se constituyeron en una fuente de demanda de mano de obra calificada y no calificada, movilizando el mercado de trabajo rosarino. Viejas y nuevas industrias y talleres mejoraron sus condiciones de producción incorporando más personal y ampliando la oferta de productos de consumo interno.

La ampliación del sector industrial dinamizó la economía y generó nuevos enclaves de radicación de talleres y fábricas. Más

En página anterior: San Martín y San Luis, hacia el norte, ca. 1930.
Colección de postales, Museo de la Ciudad.

diseminados en el espacio urbano, ahora necesitaban que la mano de obra ocupada pudiera trasladarse de manera eficiente a sus lugares de trabajo. La oferta empresarial estimuló otro proceso: la migración de trabajadores desde las provincias hacia la ciudad. Este fenómeno, que existía desde hacía tiempo con distintos grados de intensidad, se reeditó durante la década del 30.

En este período (1930-43) Rosario fue, más que un punto de destino, un área regular de paso. Pero si algunos la tomaron simplemente como punto de tránsito hacia Buenos Aires, otros definitivamente la hicieron su hogar. A esto hay que sumar que también el crecimiento vegetativo de la población local contribuyó a que por esos años se cambiaran bastante rápidamente las formas de habitar la ciudad. Por un lado, la posibilidad de cumplir el sueño de la casa propia, pero además el hecho de disponer de alquileres más baratos, hizo que un importante segmento de la población buscara radicarse en lugares que en décadas anteriores eran considerados suburbios. Impulsado por el incremento del comercio y la exportación en la ciudad a fines del siglo XIX y comienzos del XX, se había iniciado un proceso de valorización de la tierra urbana.

El suburbio, el barrio, durante la década del 30, adquirieron una dimensión identificatoria del rosarino y rosarina medios, compuesto por empleados, obreros, estibadores, pequeños comerciantes, amas de casa. Si los conventillos en las zonas del centro cercanas al puerto habían sido el eje para pensar la cuestión habitacional en el contexto del cambio finisecular, en el período que se inicia en los años 20 y se cristaliza durante los 30 una importante masa poblacional se trasladó a las zonas de reciente urbanización que superaban ampliamente la traza comprendida por las actuales bulevares 27 de Febrero y Francia.

Los loteos en áreas de quintas y solares veraniegos habían empezado a comienzos del siglo XX, estimulados por el crédito barato y por la implementación de medios de transporte público que permitían el traslado de la población. Nuevas viviendas populares se construían en estos espacios, cambiando así drásticamente el paisaje ciudadano. El proceso tuvo su origen en la reinversión de utilidades, por parte de la burguesía rosarina, en bienes inmuebles como forma de acumulación segura y rentable a mediano y largo plazo. Esta dinámica se mantuvo en el tiempo. En las décadas del 20 y del 30 se registraron subloteos en las zonas ya incorporadas a la planta urbana y nuevos loteos en áreas todavía rurales. Tales urbanizaciones no se hallaban contenidas en un diseño urbano integral, por lo que en muchos casos sus arbitrariedades generaron problemas en torno de la organización de la infraestructura de servicios, en especial agua corriente, cloacas, energía eléctrica y transporte.

Los avances técnicos en el transporte de pasajeros acentuaron la dinámica de la expansión de la ciudad. La posibilidad de transporte rápido y barato que permitiera la circulación de obreros y empleados desde los distintos barrios a las zonas de carga





del puerto, al área comercial y de servicios del centro y a la de las grandes industrias radicadas en los márgenes de la ciudad, como por ejemplo el Frigorífico Swift, fue una de las características más singulares del período.

La *ciudad moderna* bosquejada en años anteriores acentuó sus características: el centro, aun manteniendo su viejo trazado, aumentó su área de influencia y el monopolio de ciertas actividades, a partir fundamentalmente del incremento del valor de la tierra y la intensificación de las cualidades funcionales en torno de los servicios y las actividades de gobierno. Algunos suburbios, como es el caso de los barrios del sur y del oeste, que en décadas anteriores habían sido destinados para la radicación de cárceles, cementerios, hospicios y hospitales especializados en enfermedades infectocontagiosas, por estos años comenzaron a adquirir otra significación. Sin erradicar estas instituciones, los loteos en estas áreas se configuraron alrededor de ellas, muchas veces estimulados por la baratura de las tierras estigmatizadas por este tipo de establecimientos.

Así el espacio público se entendía para los barrios y los suburbios simplemente desde la incorporación a la superficie del plano de la ciudad de las calles de los nuevos loteos de las áreas periféricas. Este proceso puede ser seguido en las diferentes discusiones que se desarrollaron en el Concejo Deliberante. Por estos años era común el dictado de ordenanzas que extendían la traza de una calle o bien propiciaban la pavimentación de las mismas. En muchos casos la prolongación de la calzada fue acompañada de la anexión de nuevos recorridos de ómnibus que rápidamente incorporaron estas áreas a la dinámica ciudadana. Diversos decretos y ordenanzas muestran que el tema era parte sistemática de la agenda pública de esos años aún con los conflictos entre Estado municipal, empresas y contratistas. A modo de ejemplo se puede mencionar el Decreto Nº 201 del 29 de junio de 1935, que ratificaba la Ordenanza Nº 56 del Honorable Concejo Deliberante de 1932, que estipulaba la pavimentación de calles en el Barrio Tablada, uno de los barrios populares de la ciudad que se encontraba en pleno crecimiento.

Aunque se había tratado de incentivar una planificación a partir de la Ordenanza Nº 58 del Concejo Deliberante (1929) que encargaba la confección de un Plan Regulador para la ciudad, lo que iba a primar por estos años era un intenso pragmatismo. A pesar de todo, la decisión de ordenar la ciudad prevaleció por lo menos en la discusión política de estos primeros años de la década de 1930. Después de un arduo debate se aceptó un proyecto firmado por los ingenieros y arquitectos Carlos Della Paolera, Adolfo Farengo y Ángel Guido. Más conocido por el nombre del último, el Plan Guido desató numerosas polémicas desde el momento en que se dio a conocer, en 1935.

El proyecto tomaba en consideración prospectos anteriores e incluso contemporáneos, combinando las distintas formulaciones en un único y desmesurado plan re-



La Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR) siguió usando estos viejos modelos de colectivos con chasis *International* hasta 1937. Museo de la Ciudad.





gulador y de extensión de la ciudad. Algunas de las ideas básicas de esta monumentalidad quedaban reflejadas en el eje de comunicación este-oeste, que uniría una zona ya designada para el Monumento a la Bandera con una terminal única de pasajeros. En la ciudad soñada por Guido el transporte era totalmente moderno: un aeropuerto regional en la zona oeste, otro internacional en la vecina isla de El Espinillo, una red de subterráneos, encargada de descomprimir las calles en superficie y de trasladar eficientemente a miles de personas, que en su mayoría habitarían extramuros de la ciudad. El Plan Guido no prestaba atención a la realidad del transporte de pasajeros y sus usuarios en los años 30. La inestabilidad política municipal característica de la década, conjuntamente con la escasa capacidad de inversión, las dificultades derivadas de la superposición de intereses y jurisdicciones y la inaplicabilidad funcional de varias de sus líneas de acción, hicieron que la ambiciosa propuesta quedara rápidamente marginada en su aplicación.

Una realidad más prosaica y más cercana rodeaba a todos los rosarinos. Las calles se extendían como líneas de ingreso y egreso, sin tener en cuenta una idea de ciudad previa. Aunque la construcción de los primeros caminos pavimentados provocó intensas transformaciones en la estructura interna de la ciudad, la pavimentación se realizó en general sobre la red tranviaria existente, en su mayor parte paralela a las vías férreas y por lo tanto sin efectuar ninguna transformación de relevancia en el trazado urbano. En este contexto, fue el transporte automotor el que más versátil resultó para adecuarse a tales transformaciones. La ciudad se prolongaba sobre el horizonte de la pampa y serían los ómnibus los encargados de transitar estos nuevos territorios ciudadanos. Los tranvías, por su parte, continuarían recorriendo las trazas desarrolladas en décadas anteriores, siendo fieles al paisaje urbano que habían ayudado a diseñar.

## Energía eléctrica y motores a explosión para los pasajeros rosarinos

La crisis económica de 1930 y sus masivos efectos sobre la economía y la sociedad argentinas en general y rosarinas en particular afectó duramente al sistema de transportes organizado desde el siglo XIX sobre la base de ferrocarriles y tranvías. Los cambios comenzaron a manifestarse ya en la década anterior, durante los años iniciales de 1920, con la irrupción de vehículos de mayor capacidad para el transporte de cargas y personas, movidos por motores a explosión. En realidad esto obedeció a una nueva estrategia de competencia de los países centrales, entre los que se destacó Estados Unidos, que se constituyó en principal proveedor de bienes y servicios relacionados con la industria automotriz, tanto derivados del petróleo (naftas y lubricantes) como manufacturas de caucho.

Esto propició que durante las décadas de 1920 y 1930 se produjera un sensible incre-



BOLETIN INFORMATIVO

DE LA EMPRESA MUNICIPAL MIXTA DE TRANSPORTE DEL ROSARIO

SOBRE UN INFORME PRESENTADO

Los Transportes en los Estados Unidos de América



mento en el uso de tales vehículos para el transporte urbano de pasajeros en las grandes ciudades argentinas pero también que se incorporara crecientemente su uso en los servicios interurbanos. Los gobiernos de la década atendieron las transformaciones organizando una red de rutas nacionales destinadas a vincular los puntos más dinámicos, en términos económicos, del país.

El área pampeana se vio privilegiada por un incipiente pero complejo sistema de caminos pavimentados. Rosario, como centro regional, quedó en poco más de tres años relacionada con Santa Fe (1933), Buenos Aires (1935) y Córdoba (1936). Por ese mismo tiempo se instaló en la ciudad de San Lorenzo la destilería de petróleo de YPF (1933), destinada a cubrir el ascendente mercado interno de los combustibles líquidos. Este fue un contexto muy propicio para que el transporte con motores de combustión interna aumentara de forma geométrica.

En los primeros años estos vehículos poseían motores que funcionaban con naftas, sin embargo conforme la década avanzó los motores diesel dominaron en colectivos y camiones. La investigación y desarrollo propuesto por las terminales de la industria automotriz, en especial europea, llevaron a que en poco tiempo las unidades con motor diesel se impusieran dentro de un mercado en constante crecimiento. En particular la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR) incorporó tal motorización para el servicio de colectivos a partir de 1939, en función de su confiabilidad y rapidez.



De hecho, los ómnibus comenzaron a circular por la ciudad desde 1924, asistiendo fundamentalmente a las zonas comprendidas por los cuadrantes noroeste entre Rondeau y Córdoba, el suroeste entre Ovidio Lagos y Mendoza, y la zona sur entre 27 de Febrero y Ovidio Lagos. Contrariamente a lo sucedido con las líneas de tranvías que se encontraban por esos años reunidas en una única empresa, la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario (CGTER), las automotrices respondían a varias, lo que llevó a que al momento de la organización de la EMMTR hubiera una importante diversidad de vehículos prestando el servicio. Diferentes marcas, distintas motorizaciones, variada capacidad de pasajeros, hicieron que la gestión y la logística de los colectivos en las calles rosarinas por parte de la EMMTR fuera bastante compleja. El acuerdo con la CGTER recién se ratificó en 1935, luego de una larga y discutida negociación. Los acuerdos firmados por el interventor a cargo de la intendencia, Miguel Culaciati, permitieron transferir definitivamente los bienes a nombre de la EMMTR a cambio de una suscripción proporcional de acciones. El paquete mayoritario de acciones ahora se encontraría en manos de la municipalidad y los empresarios privados sólo conservarían aproximadamente un 10% de las mismas. La municipalización del servicio prestado por los ómnibus también se prolongó en el tiempo y tuvo sus momentos críticos. Finalmente, a partir del Decreto Nº 1789, se resolvió que las ampliaciones de los permisos de explotación de las

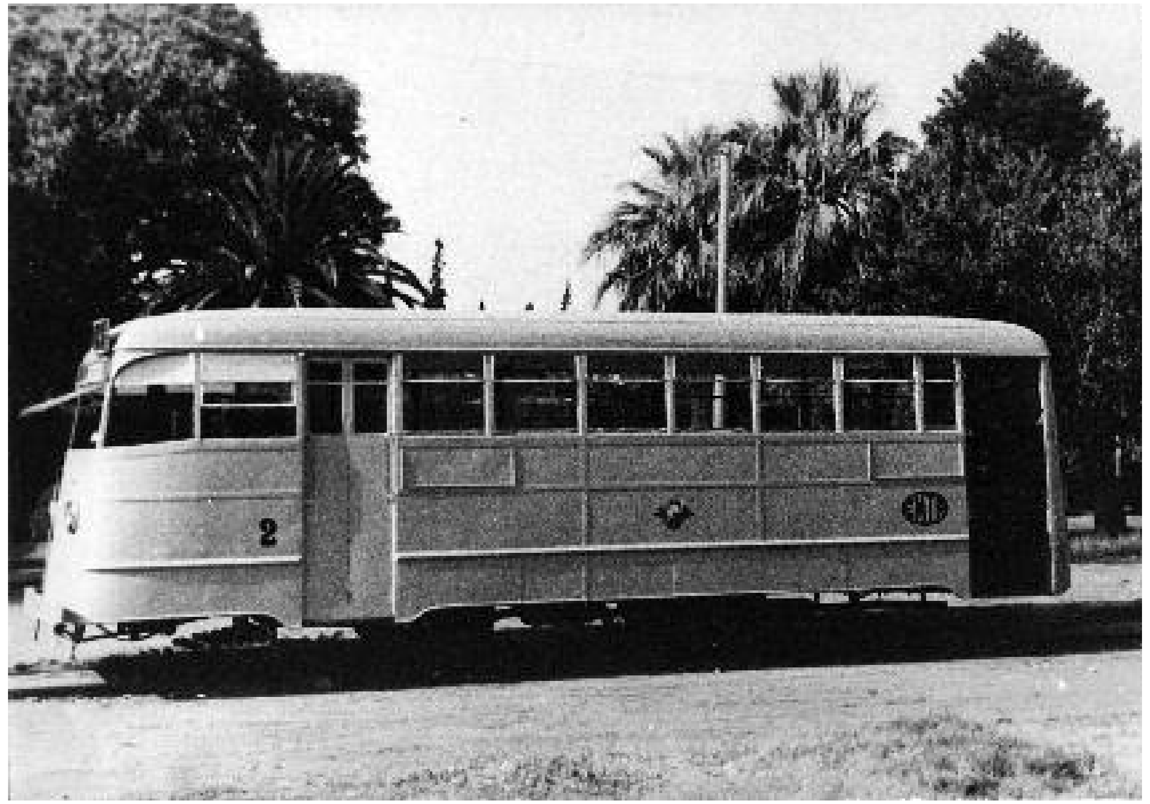



Portada (en página anterior) y contratapa del Boletín Informativo Nº 98 de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), enero de 1940.
Archivo Diario *La Capital*.







Ante el desabastecimiento de neumáticos y repuestos provocado por el estallido de la Segunda Guerra Mundial, se diseñó una insólita unidad diesel llamada Santa Marta, mezcla de ómnibus y tranvía, con llantas ferroviarias y que transitaba sobre vías.
Museo de la Ciudad

unidades automotoras caducaran indefectiblemente en marzo de 1937. Durante estos años el beligerante clima derivado del proceso de municipalización del servicio se plasmó en los numerosos expedientes que pasaron al Concejo Deliberante.

La situación se fue saldando poco a poco conforme pasaba la década, cuando se incorporaron nuevas unidades y se mejoraron las frecuencias y la capacidad de los ómnibus. Entre 1932 y 1937, el deterioro de las unidades transferidas desde las empresas privadas a la EMMTR era constante, producto de la falta de mantenimiento y del mal estado de las calles empedradas de la ciudad. Así fueron ingresando con posterioridad a 1937 diferentes coches de marcas europeas y estadounidenses. Se sacaron de circulación 195 viejos coches y se incorporaron nuevas unidades Mercedes Benz, Volvo, Krupp, Leyland y Chevrolet. Dos experiencias resultaron singulares en este contexto: en virtud de las dificultades desatadas por la contienda mundial, el intento de

En página anterior: Corrientes y Santa Fe, hacia el sur. Ómnibus Mercedes Benz incorporados a la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR) en 1937. Fueron los primeros ómnibus diesel que circularon en Rosario.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.




Ómnibus Leyland de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), ca. 1940.
Archivo Diario *La Capital*.





## Los ómnibus por dentro




**Colectivo Chevrolet, popularmente conocido como «cucaracha», ca.1942**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

Al momento de constitución de la Empresa Municipal Mixta de Transporte de la ciudad de Rosario, en 1932, la flota del transporte se constituyó con el material rodante heredado de las empresas anteriores. La diversidad de marcas y modelos que conformaban el deteriorado conjunto de unidades hizo que rápidamente se considerara la ampliación de la flota con nuevos ómnibus movidos ahora por los eficientes motores diesel. En 1937 la EMMTR llamó a licitación. El concurso fue ganado por los representantes de Mercedes Benz en Argentina, Bromberg y Cía. En julio del mismo año, en un acto oficial que contó con la participación del embajador de Alemania en Argentina y el presidente de la compañía se hizo entrega de los 60 nuevos ómnibus. Las unidades poseían un motor diesel de cuatro tiempos de 6 cilindros en línea de 110 Hp de potencia, una estructura de motor similar a la de los reconocidos Mercedes Benz 1112 y 1114. Posteriormente, también se incorporaron 40 unidades Volvo con motores de características similares.

La estructura de las carrocerías era de metal, el techo tenía una cubierta de madera y tela impermeable, similar a las cubiertas vinílicas de los autos. El exterior del coche estaba pintado de marrón (hasta la altura de las ventanillas) y blanco. Los asientos robustos tenían pasamanos, manijas de bronce cromadas y tapizado de cuero. La iluminación interior la brindaba una doble hilera de lámparas de filamento protegidas con una pantalla de vidrio. El piso de madera y chapa estaba forrado con goma.

La designación de la línea a la que estaba afectado el vehículo y los puntos terminales de la misma se ubicaban en el tablero situado encima del parabrisas.

Las señales de «completo» o «estación» pintadas de blanco sobre fondo rojo se hallaban en el parabrisas delantero. La capacidad era de 30 pasajeros sentados pero en algunos casos se colocaron hasta 32 asientos para mejorar las condiciones de la unidad. ●




Ómnibus Krupp de origen alemán, con carrocería CATITA, asignado a la línea 51 de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), ca.1940. Museo de la Ciudad.





poner en servicio un ómnibus-tranvía llamado Santa Marta, y la aparición del colectivo.

La dependencia de los insumos importados para el funcionamiento de las unidades automotrices hizo que durante la Segunda Guerra Mundial se agudizaran los problemas de abastecimiento, en especial de neumáticos y repuestos. Apelando al ingenio, se diseñó una unidad que utilizaba llantas ferroviarias para que rodase por las vías de los tranvías. El insólito experimento no pudo subsanar las deficiencias en el transporte público producidas por los efectos de la guerra. De hecho la flota de ómnibus se deterioró mucho por estos años, quedando durante meses gran cantidad de unidades estacionadas en la sede de la EMMTR sin poder ser utilizadas.

Los ómnibus que recorrían Rosario tenían capacidad para más de 30 pasajeros sentados, pero ofrecían ciertas dificultades para su maniobrabilidad en las angostas calles de la ciudad, especialmente en las céntricas. Además se necesitaban refuerzos en horarios nocturnos para barrios como Alberdi y Saladillo. Las autoridades de la EMMTR decidieron emular una experiencia que estaba dando resultado en Buenos Aires —el colectivo—, comprando en 1942 treinta unidades Chevrolet.

El colectivo era un vehículo más pequeño que contaba con apenas 16 asientos, pero resultaba más versátil y permitía además asegurar la circulación del servicio en los horarios nocturnos con menor demanda por parte de los pasajeros.

La municipalización del servicio de tranvías propuso nuevas alternativas a la gestión. El servicio se mantuvo con normalidad sobre una red que siguió teniendo las características de las décadas previas, pero sin embargo se priorizó su articulación con los recorridos de los vehículos a motor, manteniendo su esquema radial de distribución. Además de esta continuidad, la Empresa Mixta se propuso otras metas. Una de las más significativas fue reforzar los kilómetros existentes de vías para la ampliación de los recorridos de las unidades tranviarias. Sin embargo, estas medidas fueron de difícil implementación. Las obras de recuperación de tendidos como, por ejemplo, en la avenida San Martín hacia los barrios Saladillo y Roque Sáenz Peña y la extensión hacia La Florida fueron algunos de los logros de la década en pos de mantener a los tranvías como servicio hegemónico. Los cambios introducidos en la conducción de la EMMTR al momento de la intervención en 1935 llevó a que lentamente la balanza se inclinara hacia la incorporación cada vez mayor de ómnibus y colectivos. Más allá de los esfuerzos aislados de algunos de los directores de la empresa por apostar a los tranvías, adquiriendo nuevas unidades, generando una oficina técnica para atenderlos correctamente y aun gestando experiencias como la construcción de nuevos tranvías en talleres propios, este medio de transporte tan característico de las primeras décadas del siglo XX comenzaría lentamente su ocaso. Tal proceso no fue producto de la casualidad; varios de los directores de la empresa insis-



Firma del traspaso de la Compañía General de Tranvías Eléctricos (CGTER) a la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), 16 de septiembre de 1932.
Museo de la Ciudad.

tieron en que el futuro sería del transporte automotor y desautorizaron sistemáticamente la compra de nuevos tranvías. Sin embargo, en 1938-1939 la red tranviaria rosarina era la segunda del país, con 192 km de vías instaladas, superando los históricos 180 km de tendido; extensión sólo emulada por los servicios tranviarios de la ciudad de Buenos Aires. En consecuencia, para continuar con la política de expansión imprescindible que cubriera las necesidades de los ciudadanos rosarinos, se dispuso la construcción de coches licitando sus correspondientes equipos eléctricos (AEG, Siemens Schukert y British Thompson Houston). Sus unidades representaban en 1938 el 66% de la flota de la EMMTR con variadas líneas y recorridos, completando los ómnibus el 34% restante. Con todo, la demanda creciente de usuarios del transporte público hizo que a pesar de las importantes transformaciones el sistema siempre se encontrara al límite y que no hubiera incrementos sustanciales en la cantidad general de vehículos que prestaran el servicio. Aun así, los cambios introducidos por la EMMTR significaron una ampliación de la red del servicio de transporte público, garantizando cierta regularidad y uniformidad en la prestación.

El dinamismo del sector impuso además transformaciones en otras esferas afines. La pequeña y mediana industria metalmecánica florecería en Rosario en las décadas de 1940 y 1950, pero esta rama industrial venía desarrollándose desde comienzos del siglo XX. Su expansión durante los años 30 fue de tal importancia que comenzaron a carrozarse chasis importados en diversos talleres locales. La firma más importante fue la de Napoleón Bravo & Hijos, que se encontraba radicada en la ciudad desde fines del siglo XIX y que cerraría sus puertas en 1943. En su origen, la compañía había producido carruajes, pero luego comenzó a fabricar y a reparar carrocerías para automotores. El taller se diversificó prontamente y se asoció a una fábrica de fundas





que empleaba a más de 50 costureras, y a un taller mecánico y de chapería. En el momento de auge el taller de Napoleón Bravo & Hijos ubicado en la calle Sarmiento 1858-74 llegó a contar con un total de 140 operarios. En 1937 se conjugaron los efectos de una larga y dura huelga, con la competencia de unidades automotrices importadas carrozadas directamente de fábrica, sumiendo a la empresa en una profunda crisis.

Tributarias de esta firma pionera pueden señalarse otras dos compañías: Decaroli Hnos. se fundó en Rosario en 1923 y se expandió de manera creciente durante las décadas del 30 y del 40; la segunda, fundada en Buenos Aires por un empleado de la firma Bravo, Roberto Chiumento, se convirtió en un referente de la industria carrocera a nivel nacional durante la década del 30, y su titular, en un activo dirigente de la Unión Carroceros Nacionales y Afines.

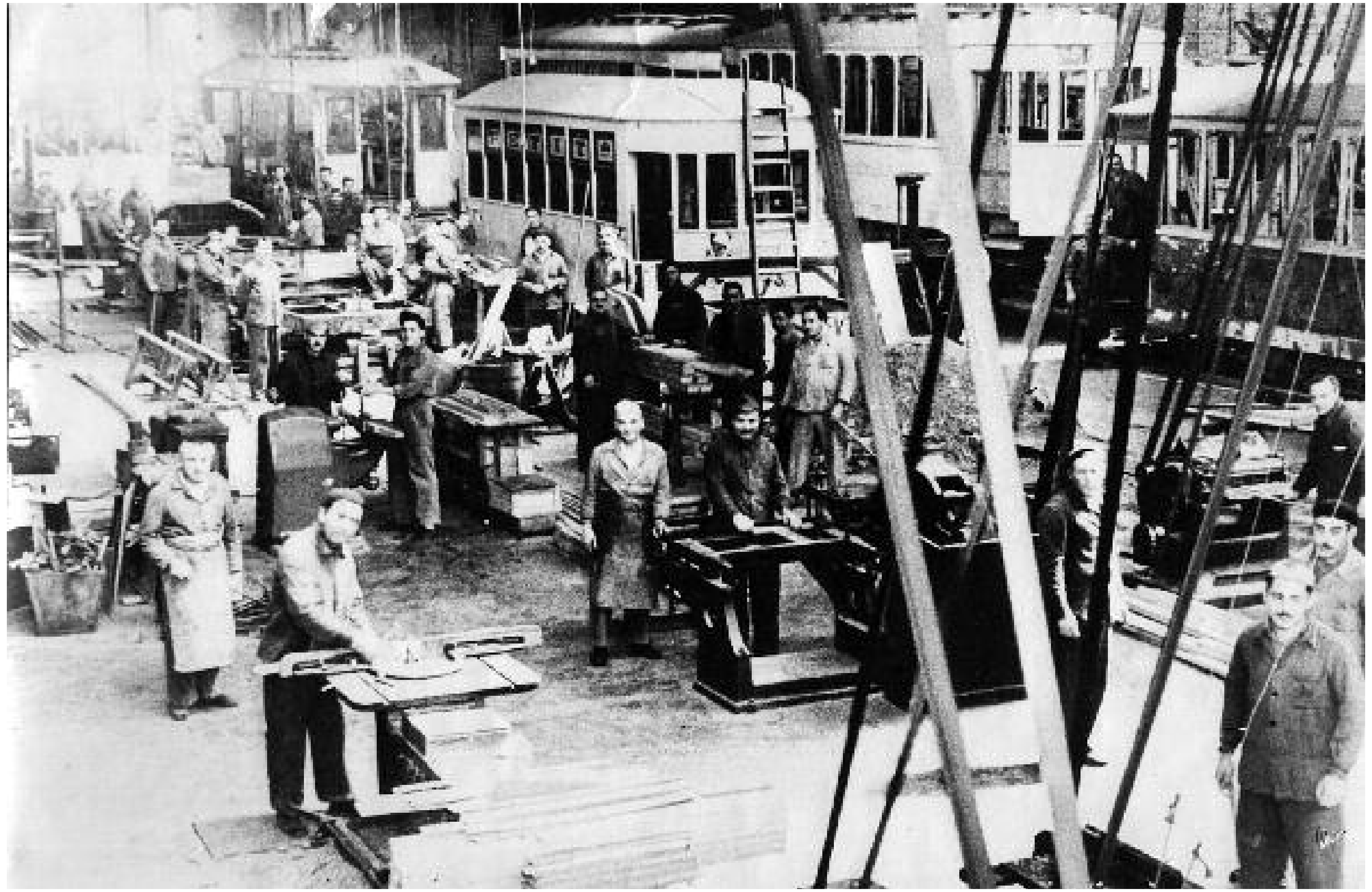
**Red de tranvías en Rosario**

| Años | Km de vía existentes | Km de vía en servicio |
|---|---|---|
| 1932 | 176 | 160 |
| 1933 | 183 | 172 |
| 1934 | 183 | 172 |
| 1935 | 178 | 172 |
| 1936 | 180 | 166 |
| 1937 | 180 | 167 |
| 1938 | 192 | 166 |
| 1939 | 192 | 178 |
| 1940 | 186 | 178 |
| 1941 | 186 | 178 |
| 1942 | 185 | 178 |

Fuente: Análisis de la evolución del sistema de Transporte Urbano de Pasajeros, Centro de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas e Ingeniería (UNR).

## ¿A quiénes llevan los ómnibus y tranvías?

La cantidad de usuarios del transporte público de pasajeros iba en aumento. Año a año los índices de las empresas registraban ese crecimiento, superando las estimaciones oficiales. Las posibilidades de brindar un buen servicio por parte de los concesionarios de los tranvías eran cada vez menores. En 1922 la Municipalidad había autorizado precariamente la implementación de recorridos de líneas de transporte particulares. Un año después, en noviembre, con la



Operarios trabajando en el taller de reparación de tranvías de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), ca. 1940.
Museo de la Ciudad.

Ordenanza Nº 23 del Concejo Deliberante, se reglamentó la libre circulación de ómnibus automóviles para el transporte de pasajeros. La acogida del servicio de ómnibus fue muy favorable: de las 17 unidades en circulación durante el año 1924, ascendieron a 343, según la Memoria Municipal de 1932.

Ese mismo año la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario decidió suspender el servicio. Imponiéndole una compensación pagadera en 38 cuotas anuales, correspondientes a los años de concesión que faltaban, la Municipalidad procedió a hacerse cargo de todo el sistema de transporte urbano, incluidos los ómnibus. De este modo el Estado municipal monopolizaría el servicio de transporte público dentro de la ciudad.

Finalmente, a mediados de 1932 se sancionó la Ordenanza Nº 58 por la que se estableció la constitución de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario, organizada como un ente autónomo formado por capitales privados y municipales, teniendo también representación en el directorio de dos delegados del personal de la empresa. La institución se rigió mediante una asamblea «popular y democrática» en la que cada accionista tendría un voto, cualquiera fuera el número de sus acciones; la Municipalidad detentaría también un voto, negándosele tanto injerencia administrativa como técnica. El único privilegio que le era otorgado, en tanto que poder público y en virtud del aporte de capitales iniciales, era el de designar cinco miembros en un directorio que necesitaba un mínimo de seis para obtener quórum.

A partir de ese momento, la Municipalidad de Rosario concentraría el servicio de transporte público dentro de la ciudad. De este modo, la EMMTR adquirió no sólo el material rodante que se encontraba en circulación sino también el material de talleres, accesorios y todo aquello considerado necesario para la explotación del servicio.





**Pasajeros diarios transportados en los tranvías y ómnibus de la Empresa Municipal Mixta de Transporte. 1932/1943**

| Años | Tranvías | Ómnibus | Total |
|---|---|---|---|
| 1932 | 27.586 | 1.173 | 28.759 |
| 1933 | 51.970 | 16.484 | 68.454 |
| 1934 | 52.839 | 22.914 | 75.753 |
| 1935 | 55.144 | 22.249 | 77.393 |
| 1936 | 55.377 | 22.868 | 78.245 |
| 1937 | 59.826 | 27.505 | 87.332 |
| 1938 | 59.063 | 29.701 | 88.764 |
| 1939 | 59.542 | 31.429 | 90.971 |
| 1940 | 56.090 | 31.850 | 87.940 |
| 1941 | 59.387 | 34.833 | 94.220 |
| 1942 | 61.505 | 35.398 | 96.903 |
| 1943 | 69.439 | 35.382 | 104.821 |

Fuente: Anuarios Estadísticos (1932-1943), Dirección General de Estadística, Municipalidad de Rosario.




Esquina de calles San Lorenzo y Mitre, hacia el este, ca. 1940.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





Hacia el fin de los años 30, una quinta parte de la población de la ciudad utilizaba regularmente esta forma de traslado. Existían más de quinientas unidades móviles entre tranvías de cuatro y ocho ruedas, ómnibus y colectivos, y entre todas las líneas en circulación se recorrían alrededor de 540 km de la ciudad y su zona de influencia, vinculando a los distintos barrios entre sí y con el centro, de una forma desconocida en décadas anteriores.

La municipalización del transporte redundó en dos beneficios muy significativos: por un lado, la reducción del costo del boleto, y por otro, la ampliación de los recorridos, con la consecuente incorporación de nuevas unidades automotrices.

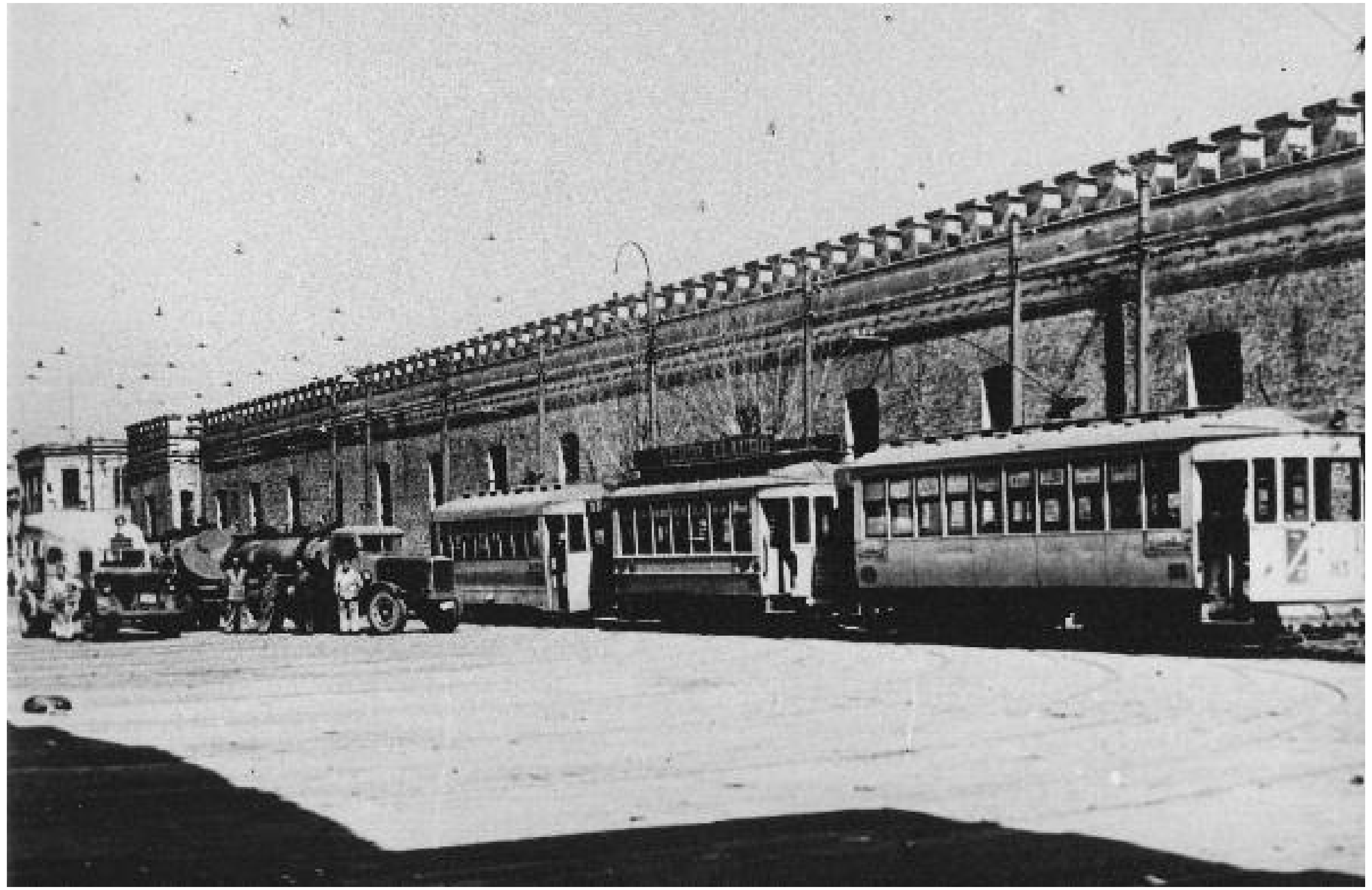
Una de las más importantes medidas de la EMMTR fue rebajar las tarifas aproximadamente un 50%, lo que representó una mejora sustancial para los usuarios. Asimismo se dispuso la implementación de recorridos nocturnos con un costo superior (20 centavos) pero asegurando la posibilidad de movilidad a toda hora. Los recorridos diurnos podían tener diferentes valores según las distancias y las combinaciones, pero en ningún caso podían superar los 20 centavos. Por ejemplo, según la Ordenanza Nº 11 del Concejo Deliberante del 3 de mayo de 1932, se fijaban para la línea G una tarifa de 10 centavos, pero para la línea G Fisherton se establecían diferencias: hasta Fisherton, 20 centavos, hasta Provincias Unidas 10 centavos y el boleto de combinación 10 centavos.

Estas medidas se encontraban directamente relacionadas con los cambios que se registraban en la sociedad. Los habitantes de la ciudad se movilizaban no sólo para ir a sus lugares de trabajo o estudio, sino además para cubrir la necesaria cuota de ocio en sus vidas. Sobre finales de la década del 30 cada vez más rosarinos podían acceder al consumo de nuevos bienes culturales. El transporte público ayudó a que esto se hiciera posible.

De forma evidente la vida del rosarino medio y trabajador cambió su forma de moverse en la ciudad merced a los cambios propiciados por este servicio público que, más allá de las dificultades impuestas por la Segunda Guerra Mundial, siguió creciendo conforme a la demanda de los consumidores. La empresa pudo afrontar todos sus compromisos financieros con recursos provenientes de la propia explotación, sin recurrir a los fondos municipales y aun obteniendo utilidades hasta 1943.

## Conflictos y armonías

El incremento de la planta de unidades de transporte público movidos por motores a explosión estuvo vinculado a cambios globales. Que su funcionamiento dependiera de bienes e insumos en su mayoría importados, como lubricantes y neumáticos, y sufriera de las restricciones al consumo de combustibles líquidos, fue uno de sus principales inconvenientes. Sin embargo por estos años fueron los tranvías los que más problemas tuvieron, debido a la insuficiente provisión de suministro eléctrico para su



Tranvías frente a los talleres de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR) de calle Ricchieri, ca. 1940. Museo de la Ciudad.

funcionamiento. La ahora Empresa Municipal Mixta de Transporte fue una de las principales consumidoras de energía eléctrica producida por la Sociedad Eléctrica de Rosario, responsable del abastecimiento de energía de la ciudad. Considerando que para 1943 el consumo de las unidades ascendía a más de 17 millones de kwh, la Municipalidad era uno de los clientes más importantes. Aunque el contrato respectivo había vencido en 1932, la SER seguía suministrando su servicio a la EMMTR con tarifas elevadas y con serias deficiencias estructurales en su prestación.





Durante décadas, la luz y el gas fueron administradas por la SER, del grupo belga Societé Financiere de Transport et d'Entreprises Industriales (SOFINA), que recibió el servicio de manos de la Municipalidad. Su primera usina comenzó a funcionar en Catamarca y San Martín, pero en 1912 el sistema dio un gran salto cualitativo con la puesta en funcionamiento de la usina Sorrento, que sirvió para expandir la distribución. La autonomía en la producción de esta usina le permitió, llegando durante los años 20 y 30 no sólo a abastecer a la ciudad sino también a grandes industrias y talleres de las localidades circundantes. El frigorífico Swift, los talleres ferroviarios de Pérez, Cerámica Alberdi, la planta de Celulosa, fueron algunos de los grandes clientes de la empresa del holding SOFINA, a los que debía sumársele el principal cliente dentro de la ciudad: la Municipalidad, para cubrir los servicios de alumbrado público y transporte de pasajeros.

**Servicio eléctrico en Rosario 1934-1942**

| Años | Nº de abonados | K.W conectados | | | Long. de la red (km) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Familias | Negocios c/f motriz | Servicios múltiples | |
| 1934 | 58.805 | 26.174 | 54.248 | 2.202 | 1.254 |
| 1335 | 60.158 | 27.657 | 55.751 | 2.205 | 1.254 |
| 1936 | 63.486 | 30.053 | 58.177 | 2.475 | 1.330 |
| 1937 | 66.461 | 33.431 | 62.802 | 2.782 | 1.377 |
| 1938 | 68.884 | 35.397 | 60.252 | 2.975 | 1.425 |
| 1939 | 71.563 | 37.925 | 63.010 | 2.584 | 1.472 |
| 1940 | 73.592 | 39.362 | 64.041 | 3.689 | 1.491 |
| 1941 | 75.760 | 40.847 | 64.789 | 3.756 | 1.504 |
| 1942 | 77.555 | 42.368 | 65.134 | 3.773 | 1.515 |

Fuente: Boletines Estadísticos (1934-1942), Dirección General de Estadística, Municipalidad de Rosario.

El negocio de la energía, en virtud de este crecimiento, se presentó como uno de los más lucrativos de la década. La ampliación del número de consumidores, contando no sólo a la población en general sino espe-



Tranvía con pasajeros «colgados», ca. 1940.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





cialmente a las industrias y a la propia Municipalidad de Rosario, suscitaron, agravado por el carácter monopólico de su prestación que se remontaba al año 1910, un profundo debate dentro del Concejo Municipal.

Reglamentaciones diversas intentaron restringir la voracidad de esta y otras compañías de capitales extranjeros, prestadoras de servicios públicos. Así se introdujeron una serie de limitaciones a las empresas concesionarias, entre ellas el plazo máximo de vigencia de los contratos, fijándose además un mecanismo de fiscalización e inspección permanente por parte del poder municipal.

Estos temas se convirtieron en eje de la labor parlamentaria de dos representantes del Partido Comunista que ingresaron al Concejo Deliberante. A partir de su reapertura y hasta su nuevo cierre y reemplazo por una Comisión Administradora como consecuencia de la intervención federal de 1935, el comunismo rosarino obtuvo representación en el parlamento local en los años 1933, 1934 y 1935, consiguiendo además tres bancas en la Convención Municipal de 1933.

La labor de los representantes del PC en el Concejo Deliberante se centró principalmente en la denuncia del accionar de este tipo de empresas de servicios públicos concesionarias de la Municipalidad de Rosario y de propiedad de capitales extranjeros: la Sociedad Eléctrica de Rosario, la Compañía Consolidada de Aguas Corrientes y la Compañía de Obras de Salubridad, entre otras.

En el marco de las denuncias sobre las ganancias exorbitantes generadas por el sobreprecio en el pago de sus servicios a que estaban sometidos —por el carácter monopólico de las prestaciones— los habitantes de la ciudad, se destacó su publicación denominada *El gran saqueo* al pueblo de Rosario, en la que se realizaba un detallado examen de las tarifas aplicadas por la SER. Se resaltaba específicamente la exorbitancia de los costos de la energía mantenidos sobre los pequeños contribuyentes y en particular sobre la Municipalidad. Tales tarifas, según el informe, se trasladaban de forma indirecta también sobre los usuarios del transporte público.

Los concejales señalaban con fundamento que una parte importante del precio del boleto se encontraba contenida en los sobreprecios pagados por la energía brindada por la compañía eléctrica extranjera.
(Ver cuadro en página siguiente)

El mercado de energía de la empresa podía dividirse en tres grandes grupos: el alumbrado (público, familias, comercios, establecimientos municipales), la fuerza motriz (industria, establecimientos municipales) y la tracción (tranvías).

*El gran saqueo al pueblo de Rosario* exponía con claridad que el costo de la energía para la Municipalidad era casi el doble que el cobrado a otros grandes contribuyentes. Por ejemplo en 1942, el precio de venta del kwh a Celulosa Argentina y al frigorífico Swift fue de poco más de 4 centavos, mientras que a la Municipalidad se le cobra-

**Evolución de la producción y consumo de energía —SER—**

| Años | Kwh. producidos % | Consumo dentro del municipio % | Consumo fuera del municipio % | Consumo propio % | Consumo total % | Pérdidas % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1912 | 18.146.956 | 83,39 | — | 7,78 | 83,39 | 8,83 |
| 1915 | 22.092.479 | 69,22 | — | 5,11 | 69,22 | 25,67 |
| 1920 | 33.352.200 | 77,80 | — | 4,84 | 77,80 | 17,20 |
| 1925 | 51.315.200 | 76,60 | — | 7,18 | 76,60 | 16,40 |
| 1930 | 81.270.390 | 70,60 | 11,18 | 6,38 | 81,78 | 11,80 |
| 1935 | 110.832.900 | 56,60 | 21,20 | 5,80 | 77,80 | 16,90 |
| 1940 | 152.762.500 | 51,40 | 33,70 | 5,85 | 85,10 | 9,40 |
| 1944 | 188.882.980 | 49,60 | 36,50 | 6,85 | 85,30 | 7,20 |

Fuente: Informe de la Comisión Municipal Fiscalizadora de la Sociedad de Electricidad de Rosario, Municipalidad de Rosario, Rosario, 1946.

ba 7,2 centavos el alumbrado y 13 centavos el kwh para las dependencias oficiales, y 7,3 centavos a la Empresa de Tranvías.

Los reclamos impulsados por los ediles comunistas trascendieron su propia esfera y desde distintos sectores se denunciaron los excesos tarifarios, demostrando que los costos de la electricidad desde 1929 eran más bajos fuera del municipio y que muchas concesiones de localidades vecinas registraban hasta un 50% del valor suministrado a las dependencias municipales.

Pero los inconvenientes no se resolverían en este período: la SER seguiría suministrando a costos inflados la energía que abastecía a los tranvías de Rosario.

## Protestas y manifestaciones

A comienzos de la década de 1930 la provincia de Santa Fe, que había sido intervenida por la gestión radical, se preparaba para los comicios que darían la victoria en 1931 al candidato del Partido Demócrata Progresista, Luciano Molinas (1931-1935). Desafiando los lineamientos políticos de la época, Molinas esbozó como eje principal de su campaña los postulados de la Constitución santafesina de 1921. Una Carta Magna de raigambre liberal, anticatólica y democrática. Sin embargo, la experiencia de Molinas tuvo su desenlace en el año 1935 con una nueva intervención provincial. El gobierno de la Concordancia liderado por el presidente Agustín P. Justo (1932-1938), ante el panorama que ofrecían las futuras elecciones, decidió aplicar una vez más su





## Viajar en tranvía

Los pasajeros ascendían al coche por la plataforma trasera, pagaban su boleto al guarda que se hallaba generalmente aquí y se introducían al interior. Otras veces, ante aglomeraciones, entraban directamente y luego el guarda, tras impartir la orden de partida al conductor, recorría el pasillo central vendiendo los boletos. Clásico elemento de trabajo en el guarda era el boletero que tenía capacidad para dos tiras de boletos y el monedero de cuero anexado al cinturón.

El traje, al igual que el del motorman, era de tela color gris y en su saco se hallaba una libreta en donde se anotaba la cantidad y número de boletos vendidos que serviría de control al inspector.

El guarda normalmente recibía a los pasajeros en la plataforma posterior, ayudando a las mujeres y niños a ascender y no daba la orden de partida hasta no estar seguro que todas las personas estuvieran en el vehículo.

Si el pasajero deseaba descender podía solicitarlo al guarda y éste accionaba el cordel que pendía del techo del coche y que estaba dotado de una especie de lengüetas para que personas de baja estatura pudieran alcanzarlo.

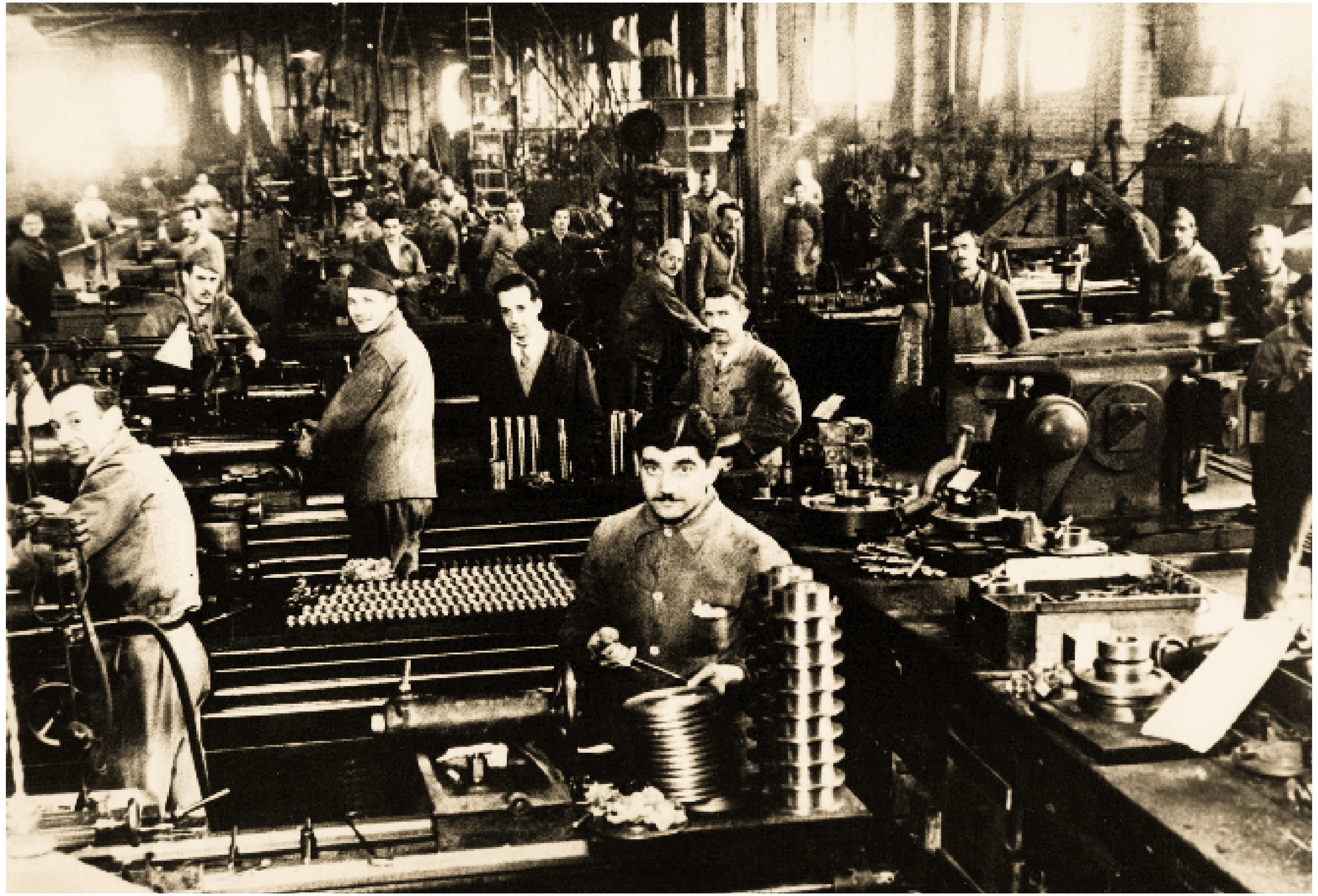
Los motormans y guardas se afanaban en atenciones para con los pasajeros, solicitando cosas tales como el clásico «Señores, no fumar» o el «Un pasito más adelante», con gentileza.

En su interior los coches tenían claras disposiciones indicadas en carteles de chapa enlozada tales como la de: PROHIBIDO SALIVAR…

Osvaldo José Olivero: *Tranvías, ómnibus y trolebuses de la ciudad de Rosario*, mímeo, 1982.




**Niño en las escalinatas de un tranvía, último viaje, 11 de febrero de 1963.**
Archivo Ente de Transporte de Rosario.







política de fraude. No se podía permitir que en Santa Fe se realizaran comicios de renovación gubernamental bajo un clima de libertad electoral, lo que presentaba dos escenarios igualmente complejos: que Lisandro de la Torre fuera el nuevo gobernador o bien que un radicalismo se hiciera con otra provincia clave.

Entre 1935 y 1937, años de la intervención federal, se puso nuevamente en vigencia la vieja Constitución Provincial de 1900, dejando así archivadas para siempre la Constitución de 1921 y su consecuente aplicación en el ámbito municipal a través de la Carta Orgánica de 1933. En 1937 llegaría al poder la fórmula concordancista Manuel María de Iriondo-Rafael Araya (1937-1941), que representó un modelo de control gubernamental y de la aplicación del fraude como sistema, que el mismo gobierno electo se encargó de perfeccionar mediante la Ley 2.600.

El clima político y social cambió de forma sustancial. Se aplicaron una serie de restricciones no sólo a los opositores electorales, sino también a todo lo que se consideraba disruptor del orden establecido. Medidas contra militantes sindicales, opositores políticos y activistas se implementaron a partir de numerosos decretos y ordenanzas que reglamentaron la vida de los rosarinos.

El movimiento obrero, a pesar de todo, se mantuvo muy activo en la ciudad, en especial a partir de 1935. La Unión de Empleados y Obreros de la Empresa Municipal Mixta de Transportes del Rosario fue uno de los referentes durante el período, no sólo por su participación en la protesta sino también por intervenir en el frente de lucha antifascista encolumnado tanto en la defensa de los republicanos durante los años de la Guerra Civil Española, como en la resistencia a los regímenes liderados por Mussolini y Hitler en los años previos al desencadenamiento de la Segunda Guerra Mundial.

Es necesario señalar que a lo largo de los años 30 los comunistas incrementaron su trabajo sindical, particularmente entre los obreros industriales, intentando unificar, con escasos resultados, a un movimiento obrero liderado a nivel nacional por los socialistas.

Con todo, en Rosario lograron organizar y obtener la dirección de varias de las más importantes agrupaciones obreras en el curso de la década y participar en la dirección de organizaciones como la Unión de Trabajadores de la Empresa Municipal Mixta de Transporte.

Su participación fue vital en la conformación de los denominados frentes antifascistas que, surgidos hacia mitad de la década, tuvieron aún mayor preponderancia a partir del estallido de la Segunda Guerra Mundial. En este sentido, los ediles comunistas presentaron en 1935 un proyecto de adhesión y contribución para el Comité Antifascista de Rosario integrado por entidades gremiales, barriales, estudiantiles y culturales.

A fines del período el gremio adhirió a diversas resoluciones de la CGT favorables a la ruptura de relaciones con el Eje y a la constitución de la mencionada alianza. En

En página anterior: Obreros en el taller de la Empresa Municipal Mixta de Transporte del Rosario (EMMTR), ca. 1940.
Museo de la Ciudad.







los meses previos al golpe de 1943, este sindicato se pronunció a favor de la Unión Democrática solicitando que la CGT fuera incluida en las negociaciones e incluso apoyando la fórmula provincial Pueyrredón-Molinas.

Este nivel de articulación entre problemas políticos y acciones gremiales se verificó en el paro general decretado el 4 de marzo de 1943 por una serie de sindicatos entre los que nuevamente se encontraba a la cabeza la Unión Trabajadores de la Empresa Municipal Mixta de Transporte.

La actuación «preventiva» de las autoridades apuntó a clausurar los locales sindicales y detener a dirigentes y militantes de varias organizaciones obreras. La unificación, tras el surgimiento de la EMMTR, de todos los obreros y empleados del transporte público de pasajeros, llevó a una organización más cabal y efectiva durante los años centrales de la década del 30, pasando a ser en muy pocos años el sindicato que simbolizó la vanguardia del movimiento obrero rosarino.

Los cambios en el transporte urbano de pasajeros acompañaron la marcha de las profundas innovaciones producidas en los medios técnicos, la ampliación del mercado de consumo y las transformaciones en la traza de la ciudad que se extendía como nunca antes. Las mutaciones iniciadas en el período descripto marcaron un punto de inflexión en la vida cotidiana de los rosarinos y rosarinas durante todo el siglo XX y lo que va del XXI.

En página anterior: Vista área de la Plaza Belgrano y sus alrededores, ca. 1940.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».




Calle céntrica, ca. 1950. La línea 21 cubría el servicio desde Sarmiento y San Luis hasta avenida Godoy (actualmente Pte. Perón) y Pascual Rosas. Archivo Diario *La Capital*.



## Capítulo 4

# El transporte urbano en tiempos peronistas: contradicciones entre el desarrollo urbano y el alcance del sistema (1943-1955)

Laura Pasquali





# El transporte urbano en tiempos peronistas: contradicciones entre el desarrollo urbano y el alcance del sistema (1943-1955)

Laura Pasquali

Repetíanse los nerviosos golpes de campana de los tranvías, y entre el «trolley» y los cables vibraban chispas violetas; el cacareo de un gallo afónico venía no sé de dónde.

Roberto Arlt

El filósofo Henri Lefebvre sostenía en 1968 que «la ciudad es la proyección de la sociedad sobre el territorio». Los ideólogos del Plan Perón para Rosario parecieron presagiar aquella expresión cuando afirmaron que, entre sus finalidades, trataban de proyectar una ciudad de acuerdo a los principios justicialistas comenzando por alterar el modelo elitista de planificación. Los años del peronismo en Rosario estuvieron tensionados por ambiciosos y monumentales proyectos elaborados a partir de las necesidades locales y regionales, como contrapartida de la realidad de una urbe desarticulada, con servicios públicos al borde del colapso. Esa voluntad de proyectar una ciudad que respondiera a las necesidades de su sociedad librará un combate con los condicionamientos políticos e ideológicos populistas, una pelea perdida desde el inicio.

El servicio de transporte urbano de pasajeros era una cuestión sumamente trascendente en la elaboración de propuestas para el mejoramiento urbano y para poner en marcha el despliegue económico de Rosario que, convertida en una ciudad intermedia, sería protagonista del eje de desarrollo de la región. El transporte público afectaba todas las áreas sensibles de la ciudad hacia mediados del siglo XX y, justamente por eso, su mal funcionamiento comprometía la calidad de vida de los rosarinos.

Para comprender la evaluación que hicieron las autoridades justicialistas de la situación de Rosario y del lugar que le fue

En página anterior: Pasajeros en la estación de trenes Rosario Norte, ca. 1945.
Colección Chiavazza, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

0-Historia Transporte Rosario Final c/tapa:Maquetación 1 5/27/11 12:20 p.m. Página 134



Maipú casi esquina Córdoba. Un colectivo Chevrolet avanzando por Maipú hacia el sur, ca.1945. Colección Parfait, Museo de la Ciudad.



En página siguiente: Tranvía repleto saliendo del pasaje Escalada. Bajo el título «Aunque repitamos», el diario *Tribuna* publicó esta foto en 1947 con el siguiente pie: «La escena, aunque la reproduzcamos todos los días, no está de más que sea puesta ante los ojos de las autoridades. ¿Es posible viajar así? Debe procederse con energía a organizar el transporte». Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

otorgado al tema del transporte público, es necesario considerar cómo actuaron los sujetos de los que dependía directamente su eficacia: el gobierno local, el directorio de la empresa de transporte y los trabajadores. Claro que ese desempeño estuvo a su vez condicionado por las restricciones políticas y administrativas nacionales y por los efectos de la Segunda Guerra Mundial y la inmediata posguerra, en razón de la dependencia del sistema de transporte respecto a los insumos importados.

### La planificación como instrumento de conducción política

El conjunto de los diagnósticos de la evolución urbanística de Rosario hacia mediados del siglo xx podría sintetizarse en la recurrente observación irónica de los contemporáneos según la cual la ciudad sólo se diferenciaba de los campamentos romanos por sus dimensiones. En efecto, el conjunto de la estructura urbana se presentaba como anacrónica.

Entre otros agravantes, las calles eran angostas en las zonas céntricas y anchas en los suburbios, a razón inversa de la densidad del tránsito.

Las calles céntricas son el núcleo más antiguo de la ciudad; la ampliación de la planta urbana no se efectuó en forma concéntrica y progresiva alrededor de ese núcleo y la falta de planes urbanísticos y el margen de libertad con que actuaron los especuladores inmobiliarios dieron por resul-





tado el desperdigamiento de la población en barrios distantes del centro y entre sí, dejando entre unos y otros extensas zonas sin poblar.

Semejante panorama se completaba con las concesiones a las compañías ferroviarias de amplias extensiones de terreno, las que se otorgaron sin demasiada previsión de futuro. La estructura urbana de Rosario hacia 1943 daba cuenta de que la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros constituía un problema de vastas proporciones que se iba agravando conforme crecía la población. En esos años las soluciones en disputa no cubrían plenamente los objetivos: si cumplían la condición de eficiencia, raramente satisfacían simultáneamente la económica.

Quizá porque existía consenso en que la solución matriz del problema del transporte urbano requería la previa solución del problema de la ciudad como una unidad, es que el debate sobre el modo en que Rosario se insertaría en el Plan Nacional Perón atravesó toda la gestión del justicialismo local y concitó la adhesión de un importante número de urbanistas, agrimensores, arquitectos e ingenieros, que en algunos casos no eran incondicionales al gobierno.

En las páginas de *Rosario biográfico* de 1955 se criticaba que el casco céntrico fuese el único lugar donde se disfrutara de la totalidad de los beneficios de la modernidad. «Allí —decía— vive en forma permanente la quinta parte de la población de la ciudad que, además de contar con un extraordinario arsenal técnico, mantiene una mínima dependencia de los servicios de transporte de pasajeros en común, que angustia y tortura a las otras 4 partes y que ha terminado por provocar una verdadera ruptura de la vida de familia y de las organizaciones vecinales».

El programa que dirigió el agrimensor Alberto Montes propuso una reorientación del sistema arterial caminero que contemplaba las vías de acceso a Rosario y también las necesidades internas de circulación, pero las intenciones de ese proyecto de transformación de Rosario estuvieron lejos de materializarse en esos años.

En el contexto general de la reorganización de los servicios públicos, el Plan Rosario presumía una transformación de tal profundidad que exigiría la reorganización del transporte urbano de pasajeros, la provisión de agua, el alcantarillado, etc.

Todo ello habría de producir un aumento sensible de los valores inmobiliarios y una tendencia a la especulación sobre la tierra, con el peligro consiguiente de que se desatara una carrera para la urbanización de nuevas áreas.

En sus objetivos principales el plan se proponía limitar la dispersión urbana, lo que suponía la reestructuración del sistema ferroviario, la liberación de las barrancas del Paraná de instalaciones que no fuesen específicamente portuarias, la habilitación de un sistema longitudinal carretero y la sistematización de los accesos radiales y de las vías camineras perimetrales; además, la creación de distritos industriales y de espacios libres (orientados a solucionar en





forma simultánea los problemas de orden sanitario y de seguridad civil) que aportaría el saneamiento de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

Se esperaba que la reciente nacionalización de los ferrocarriles, consumada en marzo de 1948, suprimiera la contradicción existente entre el desarrollo urbano y la gestión urbanística edilicia, posibilitando una labor de conjunto en la que el sistema en su totalidad tuviese un rol estimulante en la planificación municipal.

Es decir, la planificación no sería sólo de la estructura urbana atenta a su futura expansión, sino también de las actividades de sus habitantes, puesto que si un obrero debía trasladarse de Arroyito al Saladillo a través de calles congestionadas de vehículos y en viajes lentos la solución integral del problema del transporte urbano no estaba resuelta.

## Rosario en números

De todos los datos disponibles al momento de discutir soluciones al acuciante problema del déficit económico del transporte, la relación entre habitantes/pasajeros y distancias a cubrir era cuestión central.

Rosario tenía para entonces una superficie que rondaba los 172 km², apenas inferior a Buenos Aires, que tiene 202,04 km², pero su población era la sexta parte de la de ésta. En 1947, mientras la densidad demográfica de Rosario era de 3.200 habitantes por km², la de Buenos Aires era de 15.300. La superficie realmente habitada de Rosario era muy inferior a su superficie total, lo que complicaba al equipo técnico de funcionarios en su propósito de que el servicio de transporte llegara al más apartado de los barrios.

Aunque existían zonas más pobladas que otras, a los efectos del transporte interesaba saber la magnitud del pasaje que demandaba cada una. Considerando los distintos volúmenes de pasajeros que se desplazaban del norte y del sur al centro de la ciudad, se podía establecer una paridad en el número de usuarios y también en la cantidad de vehículos. Por otra parte, examinadas las estadísticas del censo de 1947 se evidencia que las zonas sur y norte se equilibraban en población.

El espacio a cubrir por las líneas de transportes era inmenso. Tomando como centro la intersección de las calles Córdoba y San Martín, las distancias a recorrer eran las siguientes:

| Barrio | Distancia desde el centro en km |
|---|---|
| La Florida | 11,20 |
| Swift | 9,50 |
| Godoy | 11,60 |
| Fisherton | 11,00 |
| Las Delicias | 10,20 |

| Zona Norte | Cantidad de habitantes | Zona Sur | Cantidad de habitantes |
|---|---|---|---|
| Refinería | 22.763 | Saladillo | 24.823 |
| Arroyito | 26.365 | Tiro Suizo | 34.112 |
| Alberdi | 25.846 | Tablada | 28.890 |
| Ludueña | 12.926 | | |
| Total | 87.900 | Total | 87.825 |

La cantidad de pasajeros transportados incidía directamente en las condiciones de mantenimiento de las unidades, lo que a su vez determinaba las tarifas. Por eso, una de las dimensiones que tuvieron en cuenta quienes se ocuparon del problema del transporte urbano fue la cuestión técnica; en ocasiones, el estado y la cantidad de unidades ha sido centro de posibles soluciones.

Al momento de efectivizarse la total municipalización de los transportes en 1944, había en poder de la Empresa Municipal de Transportes de Rosario (EMTR) 290 tranvías y 150 automotores, todos excedidos en su vida útil. La mayor parte era de 1907 y algunos de 1929. Muy pocos construidos por la Mixta entre 1933 y 1943. En 1946 se fabricaron 10 unidades más en los propios talleres de la Municipalidad.

## ¿Tranvías, ómnibus o colectivos?

Pese a su antigüedad, en 1943 el tranvía era el menos costoso de los sistemas de la EMTR. Se esperaba que, radiados de la zona céntrica y al renovarse las vías y la línea aérea, pudieran prestar por muchos años más un eficaz servicio limitado a ciertas zonas de la ciudad. Las zonas urbanas que se atendían con servicios de ómnibus eran la noroeste y la oeste delimitadas por bulevar Rondeau y calle Córdoba, la suroeste por calles Mendoza y Ovidio Lagos y el sector sur en el cuadrante definido por Ovidio Lagos al este y bulevar 27 de Febrero al sur, en todos los casos hasta los respectivos límites de la ciudad.

En lo que atañe al material rodante, la lenta salida de la situación crítica de los años 30 se vio alterada por las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, que obstaculizó la llegada de insumos necesarios para el normal desenvolvimiento del transporte urbano rosarino. A la escasez de combustible y caucho y la imposibilidad de conseguir repuestos, se le sumó la posterior dificultad económica para la adquisición de unidades nuevas. La gravedad de la carestía de insumos importados llegó a provocar que los ómnibus circulasen con ruedas de trenes sobre los rieles de los tranvías, tal como se vio en el capítulo anterior. Las penurias no terminaban ahí: el cuadro se agra-

En página siguiente: Accidente en la intersección de las calles Zeballos y Entre Ríos, 27 de enero de 1955. «Un tranvía embistió a un camión y descarriló: esta mañana, a las 8, en circunstancias que el tranvía 96, de la línea 18, circulaba por la calle Entre Ríos hacia el norte, al llegar a E. Zeballos, embistió a un camión chapa provincia de Buenos Aires cargado con rollos de alambre. A raíz del encontronazo, el tranvía descarriló, sufriendo desperfectos en su parte delantera. No hubo que lamentar víctimas, pese a la violencia de la embestida.»
Colección *La Tribuna*, fotógrafos Joaquín Chiavazza y Blas Persia, Museo de la Ciudad.





vaba con las políticas de racionamiento de combustible aplicadas a todo el país, afectando automóviles, camiones, ómnibus y micro-ómnibus, taxímetros, coches de alquiler y motocicletas.

Otro dilema determinado por la situación internacional fue la conservación y renovación de instalaciones fijas: vías, líneas aéreas, etc. La dificultad más grande era conseguir repuestos. Muchas licitaciones se declaraban desiertas y, en otras, había que comprarlos a precios extraordinarios y sin seguridad de entrega. Dominaba el mercado una profunda inestabilidad. Por ejemplo, por un retén mando angular, un proveedor pedía 21 centavos y otro ofrecía la misma marca y calidad por $8,50.

La heterogeneidad de marcas y modelos de vehículos también complejizaba la gestión de los transportes. Promediando la administración peronista el conjunto de la EMTR se componía del siguiente modo:

**TRANVÍAS**

| Condiciones | Unidades |
|---|---|
| Buenas | 191 |
| Regulares | 71 |
| Malas | 39 |
| Total | 301 |

**ÓMNIBUS**

| Marca | Unidades |
|---|---|
| MACK | 35 |
| Mercedes Benz | 63 |
| Volvo | 40 |
| Leyland | 20 |
| KKrupp | 12 |
| General Motors | 1 |
| Total | 171 |

**COLECTIVOS**

| Marca | Unidades |
|---|---|
| Chevrolet | 30 |
| International | 5 (fuera de uso) |
| Total | 35 |

Un conjunto de marcas tan diversas era antieconómico, ya que el mantenimiento era más costoso porque obligaba a la Empresa a contar con un stock variado de repuestos; la mano de obra se encarecía y el material se resentía porque se obligaba al personal a desempeñar tareas en las que no estaba especializado.

De los 171 ómnibus sólo podían mantenerse en servicio unos 70; el resto necesitaba grandes reparaciones. Como por la cantidad de años de uso todos sus elementos estaban desgastados, no resultaba conveniente repararlos para un servicio de tanta exposición como el transporte urbano. La








Ómnibus marca Mack con capacidad para transportar hasta 41 pasajeros sentados, comprado a la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (C.T.C.B.A) para ser utilizados en la ciudad, ca. 1949. Archivo Diario *La Capital.*

mejor solución que se encontraba era venderlos y reemplazarlos por coches nuevos del tipo que requería el servicio, unificando las marcas.

Los colectivos tenían 5 años y medio de uso continuo y su desgaste era mayor que el normal por haberlos puesto en circulación, con una velocidad comercial excesiva, sobre todo teniendo en cuenta el estado de la pavimentación de las calles por donde circulaban.

En 1947 se adquirieron 55 ómnibus Mack C-41, de industria estadounidense, que fueron destinados a una nueva línea, la C que iba hasta barrio Saladillo. Hay quienes sostuvieron que esa flota de ómnibus Mack era demasiado sofisticada para la formación del personal tranviario rosarino y no se contaba en los talleres de la Empresa con el equipamiento adecuado para su manteni-

miento y reparación. De hecho, poco tiempo después, varias unidades se vieron afectadas por falta de mantenimiento o mal uso del personal.

Pero ese no fue el único infortunio de aquella adquisición. También fue cuestionada en la legislatura por los concejales del Partido Demócrata Progresista, quienes recurrieron al argumento contable para denunciar la injerencia del gobierno provincial sobre la órbita local, basándose en el informe presentado por la presidencia de la Administración de la EMTR. De hecho, el informe leído en la sesión del Concejo Deliberante del 7 de mayo de 1948 sostenía que «la Empresa fue intervenida por factores ajenos al juicio de su Administración, y dirigida de esa manera por espacio de más de un año. Durante la intervención, en sus últimos meses se produce un hecho importantísimo que no se puede pasar por alto. Es la compra de nuevas unidades, la compra de cien ómnibus Mack». Se argumentó que no se habían hecho los estudios técnicos necesarios para saber qué tipo de vehículo se necesitaba para cumplir con las exigencias de la ciudad. Además, el compromiso de compra era de un monto superior a todo el activo de la EMTR.

Como parte de la discusión, el Concejo decidió la conformación de una comisión con el propósito de reunir antecedentes sobre estudios que se hubiesen practicado para la construcción de líneas subterráneas. La idea de construir una red de trenes subterráneos circuló varias veces por los despachos oficiales y la legislatura local. Estudios del período habían demostrado que el subterráneo tenía un gran costo de instalaciones fijas pero que a largo plazo era el medio de transporte más económico, siempre que la población y la densidad del pasaje justificase su construcción. Los datos que arrojaba el censo de 1947 estaban lejos de sugerir tal inversión en Rosario.

También se iniciaron estudios para la instalación de trolebuses, pero en 1946 fueron interrumpidos a la espera de su puesta en servicio por parte de la Corporación de Transportes de Ciudad de Buenos Aires, experiencia que permitiría extraer importantes conclusiones para su posible aplicación en Rosario.

Ya provincializada, la Empresa compró los coches MAN (Maschinen fabriquen-Ausburg-Nuremberg) de Alemania Federal, que entraron en servicio en 1951 con la inauguración de la línea Expreso Alberdi, que iba desde la entonces Plaza Santa Rosa hasta el bulevar Rondeau a la altura del 4000. Ese trayecto duraba 29 minutos y la tarifa era de cincuenta centavos. El resultado debió ser exitoso porque al año siguiente un decreto aconsejaba vender los coches obsoletos, conservando los motores y las cajas para usar los repuestos, y mantener solamente los de marca MAN.

Sin embargo, y con independencia de la creatividad con que funcionarios y políticos ensayaron estrategias para aportar soluciones a la penuria tecnológica de la Empresa, en el estudio de la evolución del transporte urbano revisten excepcional importancia lo relacionado a la cantidad de pasajeros transportados, coches-kilómetros recorridos y pasajeros por coche-kilómetro. Sobre los dos primeros, se observaba que mientras la totalidad anual de los coches-kilómetros se mantenía estacionaria durante el período 1935-1948, el volumen de pasajeros transportados acusaba un incremento que se aproximaba al 100% de la base inicial. Esos antecedentes dieron la pauta de que el número de unidades de la flota en servicio era sumamente insuficiente para cubrir la creciente demanda del pasaje.

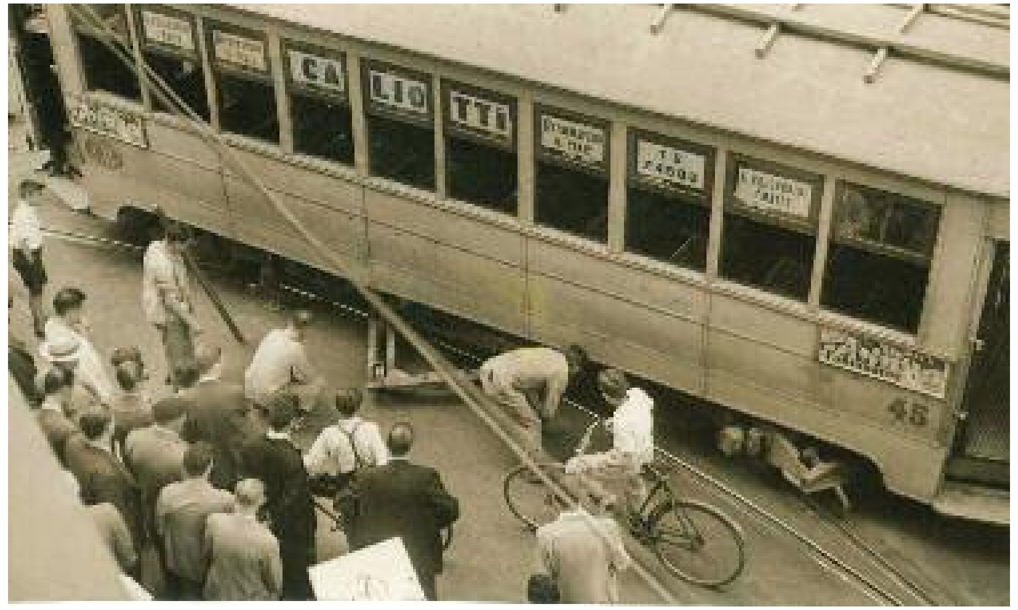
Ya desde la creación de la Mixta en 1932 se había evidenciado el incremento constante de pasajeros, casi duplicado en cada período de 14 meses. El aumento fue más







Ómnibus Leyland, Mack y Man concentrados en Avenida Pellegrini y Ovidio Lagos, ca. 1955.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.




Descarrilamiento, ca.1942.
Archivo Diario *La Capital.*

abrupto desde 1943, lo que encuentra su explicación en la intensificación de la industria y el comercio, una mejora en la distribución de la riqueza y el incremento poblacional de la ciudad. Al comparar la cantidad de vehículos con la cantidad de personas transportadas en los segundos períodos de gestión (1935 en el sistema mixto y 1945 en el municipal), los datos indican que la cantidad de coches aumentó un 3% y el pasaje un 80%.

En suma, hacia 1945 el servicio en su conjunto no cubría la necesidad de movilidad de la población de Rosario en su tránsito cotidiano. La flota de que se disponía era prácticamente la misma con la que se contaba en 1930, mientras el pasaje había aumentado considerablemente. Ello se traducía en una mala prestación del servicio que se tornaba intolerable en las horas pico de la mañana, el mediodía y la tarde.

La arquitecta Analía Brarda destaca que «hacia 1942 una ordenanza municipal disponía el traslado de las instalaciones industriales por fuera del sector comprendido entre las calles Uriburu y Avellaneda y al año siguiente cerca del 50% de toda la actividad industrial de la provincia de Santa Fe se hallaba concentrada en la ciudad». Un informe del Consejo Municipal sobre saneamiento integral de las finanzas, del año 1949, indicó que la ciudad concentraba el 28% de la población provincial, el 29% de los establecimientos industriales y el 33% de los comerciales de la provincia. Y ello a pesar de las características centralizadoras de la política nacional, que limitaron el crecimiento económico de Rosario; aún así el nuevo modelo productivo incentivó la concentración industrial preferentemente en dos sectores de la ciudad: el sudeste y el oeste. Ese proceso trajo aparejado el surgimiento de nuevos barrios y con ello más necesidades de servicios que pocas veces fueron cubiertas con eficiencia, aunque era evidente para todos que la ciudad había crecido en forma sostenida. Analizando los datos sobre la densidad poblacional de Rosario, Adriana Pons concluye en sus investigaciones que «más allá de las controversias acerca del crecimiento o paralización de esta urbe en esos años, el número de sus habitantes no dejó de crecer durante todo el período peronista sin presentar grandes altibajos, dejando un saldo positivo de casi





40.000 habitantes». Ello respondía a los procesos de industrialización que en la ciudad fueron acompañados por cambios sociales profundos que impactaron especialmente en la clase obrera, es decir en el sector más dependiente del transporte urbano.

Ante ese panorama, los funcionarios justicialistas y los asesores profesionales concluyeron que la solución al problema presentaba dos fases: una, la necesidad de dotar a la ciudad con un verdadero servicio público de transporte de pasajeros; otra, resolver el estado desastroso de las finanzas de la empresa de transporte para poder satisfacer tal demanda.

## La inestabilidad administrativa

Uno de los más dinámicos y críticos administradores que tuvo la EMTR, Alejandro Beltramino, explicaba que cuando se hablaba de las dificultades de la Empresa nunca se consideraban los efectos perniciosos de los cambios continuos de administración, los frecuentes ensayos y la falta de orientación precisa en consonancia con el progreso de la ciudad. Indudablemente, la falta de continuidad en la gestión se había tornado un problema de magnitudes similares al tarifario.

El golpe de Estado de 1943 y la intervención a la Municipalidad de Rosario coincidió con la fecha en que el reglamento de la Empresa Mixta preveía concretado el proceso de municipalización progresiva. La transición se produjo entre 1943 y 1944 cuando se dispuso la municipalización efectiva de la empresa, con el rescate de las últimas acciones que restaban en manos privadas. Se creó una entidad autárquica que tendría a su cargo la explotación monopólica de tranvías, ómnibus y colectivos y el control centralizado del sistema del transporte público de pasajeros; pero la intervención a la Empresa impidió que se constituyeran las autoridades contempladas por la reglamentación, designándose a un administrador provisorio.

Fue la primera de las muchas ingerencias que sufrió la EMTR. Asimismo, las intervenciones a la Municipalidad de Rosario tuvieron obvias repercusiones en la gestión del transporte urbano y su devenir no es-



El Intendente Municipal Dr. César Luis Pesenti (en el centro, de traje oscuro y manos a la espalda) en el acto de asunción de los miembros del Consejo de Administración de la Empresa Municipal de Transporte de Rosario. (EMTR), 16 de abril de 1950.
Archivo Diario *La Capital.*




Calle Mendoza, tranvía de la línea 14, ca. 1950.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

tuvo ajeno al carácter conflictivo de las relaciones entre provincia y municipio, cuyas desavenencias se filtraban en la gestión de la EMTR. Mientras tanto los periódicos rosarinos y santafesinos que informaban sobre la novedad, asumían que la responsabilidad del fracaso del sistema mixto era la incapacidad de los poderes públicos para la





gestión económica de un servicio de esa naturaleza. Ya desplegadas las estrategias de convencimiento del justicialismo, esos discursos se tornarían más indulgentes.

A mediados de 1946 la Empresa fue nuevamente intervenida a través de la anulación del decreto que la regía desde 1945 y le daba carácter autárquico. En esa circunstancia, los más de 3.000 trabajadores tranviarios se manifestaron en desacuerdo con las nuevas designaciones en el directorio, que desplazaban al ingeniero Adolfo López Mayer, destacado por haber piloteado hábilmente a la empresa estatal durante la segunda posguerra.

En 1948 y 1950 dos nuevas intervenciones culminaron en un decreto del Ejecutivo provincial que estableció que la gestión del transporte estaría a cargo de un director general con facultades ejecutivas y la presidencia de un Consejo de Administración y personal tranviario, todo bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas e Industrias.

En realidad fue en este período, durante la gestión del gobernador Juan Caesar (que había sido director gerente de la empresa cuando era mixta), en el cual se intentaron una serie de estrategias para abordar seriamente el problema de la crisis del servicio de transporte público de Rosario. Una de ellas fue que la empresa dejó de ser municipal, pasando a denominarse Empresa de Transporte de Rosario (ETR). Pero el proceso evidenciaba que los problemas no estaban solamente en la órbita de gestión sino en otros muchos más profundos

## Cooperativa Taxímetros Justicialista Ltda.

El Sindicato de Conductores de Taxis de Rosario se formó en el marco de la creciente influencia del peronismo entre los trabajadores, inspirados por la política social implementada desde la cartera laboral. Entre sus demandas se destacaba la de contar en la vía pública con una bomba expendedora de nafta y el logro de este reclamo los motivó a constituir una cooperativa que resolviera las necesidades propias del sector: provisión de combustible, aceite, neumáticos y repuestos. La asamblea de febrero de 1952 dejó fundada la cooperativa Taxímetros Justicialista Ltda. que de inmediato se dio a la tarea de gestionar ante el gobierno nacional la instalación de una estación de servicio que cubriera las necesidades de sus asociados y luego instalar en ella todo lo inherente al rubro. A pesar de la explícita identificación política del gremio con el peronismo, no se lograba cristalizar ese propósito. Tal como ocurriera en otros casos en los que la identidad justicialista no imposibilitaba la lucha por las demandas obreras, los representantes del sector continuaron insistiendo en que el problema vital para un mejor desenvolvimiento cooperativo radicaba precisamente en la obtención de la Estación de Servicio que sería la base de su futuro.

y de carácter económico y, a pesar de las voluntades de funcionarios técnicos, a dos años de la creación de la ETR el gobierno provincial desistió de semejante tarea y resolvió restituir a la Municipalidad de Rosario los bienes e instalaciones que correspondían a la explotación del servicio.

El Concejo Deliberante, los trabajadores organizados y el centralismo del gobierno nacional formaban un cerco que dejaba escaso margen de gestión al municipio, cuya incapacidad financiera ya era estructural, aunque no exclusiva de Rosario. El transporte urbano también era tema de discusión en el Concejo santafesino y, en 1953, se sancionó una ley que dispuso otra vez el traspaso a la provincia de esos servicios en Rosario y Santa Fe. Las predicciones de los editorialistas del diario *El Litoral* se cumplieron tempranamente: aunque la provincia tenía más recursos, el servicio de transporte urbano era, por su origen y por las características de sus prestaciones, esencialmente municipal.

Lentamente se fue instalando entre los sectores políticos, pero también entre buena parte de la opinión pública, la idea de dar a concesión determinadas líneas o recorridos. Aquel clima de ideas que en la década anterior había posibilitado la discusión pública sobre la conveniencia del control estatal, centralizado y monopólico de los transportes urbanos, se fue diluyendo frente a la vertiginosidad que los tiempos peronistas le imprimían a los procesos sociales. La desafortunada gestión privada de los transportes urbanos hasta 1932 era sólo un recuerdo de pocos. En 1954 el gobierno provincial abrió una licitación a la concesión de varias líneas de ómnibus para el transporte interurbano que tendría facultades de levantar y descender pasajeros dentro de las propias jurisdicciones municipales de Rosario y Santa Fe y, en el mismo año, hacía extensiva esa práctica a líneas privadas de transporte urbano en ambas ciudades. Como evocación del lugar central que ocupaban los obreros en las preocupaciones justicialistas, la normativa destacaba que podían presentarse privados y cooperativas, lo que daría oportunidad a que se organizaran entidades formadas por los propios trabajadores. La ley de diciembre de 1954 reservaba al Estado la fijación de tarifas, recorridos y paradas, así como obligaba al concesionario a abonar al Estado un monto en concepto de tasa de control de inspección, sin perjuicio de percibir otras contribuciones.

Se autorizó la circulación de una línea de colectivos entre Rosario y Paganini (Granadero Baigorria) que podía subir pasajeros dentro de la ciudad y otras empresas privadas que ya atendían líneas en las localidades lindantes reforzaron esos servicios. Como resultado de la negociación entre la gobernación y la asociación de transportistas, las zonas de la ciudad se repartieron así: el barrio Alberdi sería cubierto por las empresas 9 de Julio SRL, General San Martín, Central Puerto San Martín, Argentina de Servicios Públicos y Serodino. El recorrido se iniciaba en la Plaza Santa Rosa (Sarmiento) y contemplaba las mismas paradas





y tarifas que los transportes de la ETR. La zona sur quedaba bajo la órbita de la línea 1° de Mayo y la firma Yunes Hnos. Más tarde se determinaron los servicios a Fisherton, Funes y Pérez.

Uno de los profesionales que había participado de diversos planes y programas tendientes a solucionar el tema del transporte público a cargo del Estado, no sin ironía sentenciaba: «es curioso y hasta paradójico, que los mismos hombres que aparentemente fracasan en la EMTR y otras entidades similares, en modo particular los ingenieros, triunfen en el manejo de las actividades empresarias privadas».

## Los protagonistas: municipio, administradores y trabajadores

El servicio de transporte urbano en Rosario contaba con la intervención de tres actores directos: los responsables del ejecutivo municipal, la administración de la empresa y los trabajadores. A partir de entonces también comenzaron a gravitar el Concejo Deliberante y los propios usuarios del servicio.

Como resultado del golpe de Estado de 1943 y el consiguiente cese de funciones de las autoridades municipales y la legislatura, el Directorio de la entonces Empresa Mixta renunció en su totalidad; tal decisión no se debió solamente a la consideración sobre el gobierno militar, sino a la creciente conflictividad obrera a la que no podían dar cauce. El personal del transporte era reconocido por su combatividad, por eso una de las primeras medidas tomadas por el Teniente Coronel Florencio Campos, a cargo del Ejecutivo Municipal, fue intentar desactivar ese sector.

En principio se trató de impedir la realización de asambleas, justamente cuando eran convocadas con frecuencia para tratar el problema de las cesantías ordenadas desde junio de 1943. De hecho no fue una buena carta de presentación ante un gremio díscolo que, a pesar de lo dispuesto por el intendente, igualmente realizó sus encuentros gremiales.

En la asamblea del 18 de junio, la Unión de Trabajadores de la Mixta consideró que sería un problema para los obreros si se suspendían líneas o servicios y que antes que eso había que dedicar hombres y trabajo a su cuidado. Los miembros del directorio acordaban con la propuesta de los obreros, pero los accionistas sostenían que las finanzas de la empresa se verían igualmente afectadas. La asamblea elaboró un proyecto que especificaba cómo debían otorgarse las licencias cuestionando la designación de personal en oposición con las normas reglamentarias. Tanta participación obrera en la vida de la Empresa inquietaba al gobierno militar y por eso la preocupación por el activismo político de los trabajadores se incorporaba en la evaluación general que se hacía sobre la Mixta. Entre los considerandos generales que asumían la necesidad de mejorar el servicio, el Decreto Nº 23 del 3 de agosto de 1943 enunciaba: «que debe solucionarse el problema social que crea la existencia de fuertes núcleos obreros que,



Caravana de tranvías detenidos. «Ayer, como siempre que se producen precipitaciones pluviales en la ciudad, se produjo la interrupción del servicio tranviario.» Diario *Tribuna*, enero de 1948.
Colección Chiavazza. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

agitados por propagandas tendenciosas y obedeciendo a presiones ajenas al medio, obstruyen el normal desenvolvimiento de los transportes, y teniendo presente, por una parte, el carácter público de un servicio de esta índole, y por la otra, considerando que la Empresa es una entidad administrativa de orden municipal».

Posiblemente el designado Campos esperaba encontrar en los trabajadores del transporte urbano rosarino la misma adhesión que mostraron los dirigentes de Unión Tranviarios (UT) de Buenos Aires, que establecieron vínculos con Perón desde los primeros meses del gobierno militar. El Coronel encontró en ellos un aliado predispuesto al momento de purgar el sindicato de activistas comunistas, y el gremio, que priorizó la organización sindical por sobre la política partidaria, se vio beneficiado en las negociaciones futuras. Este sindicato fue una pieza clave en el embate del gobierno militar y luego de Perón contra la Corporación (empresa de la Anglo Argentine), y los continuos beneficios y aumentos salariales otorgados por el gobierno al sector operaron







Operarios y choferes de la Empresa Municipal de Transporte de Rosario posando junto a sus unidades, ca.1950.
Museo de la Ciudad.

como retribución a esa lealtad y como ofensiva contra la compañía inglesa.

Ante la renuncia de las autoridades de la Mixta, la Intervención asumió la designación de nuevos miembros a los que otorgaba funciones prioritarias. Se hacía imprescindible reajustar el cálculo de gastos y recursos, revisar el régimen de los pases libres gratuitos y reorganizar el Directorio ajustándose a los términos del decreto. Esta gestión de transición no hizo más que tratar de navegar la tormenta. Mientras tanto, el sindicato local continuó manifestando su enfrentamiento al gobierno hasta avanza-

das las elecciones presidenciales de 1946. Incluso, más adelante, conviviría esta tendencia combativa y opositora con otra oficialista. Años después, en otro contexto de huelga, los obreros anarquistas de la EMTR denunciaban las expulsiones de trabajadores «por el solo hecho de criticar o pensar de distinta manera a los directivos del sindicato».

En el convulsionado contexto de los sucesos del 17 de octubre de 1945, el grueso de los trabajadores del transporte urbano se negó a participar de la huelga convocada en apoyo al renunciante vicepresidente Perón. Un día antes del hecho fundante de la identidad peronista y ante las versiones de un paro obrero en solidaridad con Perón, algunos gremios se opusieron. Los obreros de la EMTR informaban en *La Capital* que frente a los rumores de paro, «que también son sostenidos por policías uniformados que viajan en los transportes», no habían autorizado de ningún modo esa medida «que tiene por único objeto apoyar la política de la dictadura que encarnaba el coronel Perón, que es la política del nazifascismo, que todos los hombres libres del mundo han repudiado». Fundamentaban su decisión en que esa huelga no contemplaba los intereses de la clase obrera sino que era un intento de atar los sindicatos a las ambiciones políticas de Perón. Mientras tanto, la UT porteña participó activamente en la campaña en favor de la libertad de Perón y en esa ocasión, como en otras, las presiones hacia los rosarinos comenzaron a tener resultados positivos.

Aunque la prensa local y provincial y los gremios opositores al peronismo informaron que el 17 de octubre de 1945 las actividades se sucedieron normalmente en Rosario, al día siguiente algunos gremios paralizaron sus actividades. En la UT ya se habían producido disidencias. Mientras un sector se sumaba a la huelga, otro se pronunciaba en contra advirtiendo que se defenderían las conquistas de la clase obrera sin supeditar su acción reivindicatoria a actitudes que supongan la entrega de la libertad sindical.

Mientras tanto, el renovado directorio de la Empresa se enfocaba en las tareas asumidas. Entre ellas, se planeaba reducir el gran porcentaje de analfabetos entre el personal, para lo cual se crearon cursos de enseñanza elemental para más de 100 alumnos. Los cursos de capacitación para obreros y empleados fueron sobre aritmética, geometría, idioma nacional, electricidad, motores, construcciones, taquigrafía y dactilografía. En todos los casos el cuerpo docente estuvo formado por personal de la empresa y las clases se impartieron en turno ajeno al horario de trabajo. Además se creó especialmente una biblioteca.

Esto dio cuenta de la heterogeneidad de la composición de los trabajadores del transporte: por una parte, el sector se componía de obreros de larga experiencia política y sindical, herederos de la rica y compleja tradición gremial rosarina y, por otra parte, de trabajadores que sin haber sido parte de esa cadena de transmisión generacional de activismo, se iniciaban en la





vida sindical urbana bajo el orden peronista, pero en estrecho contacto con aquellos más radicalizados. Ese proceso configuró un gremio que en ocasiones se alineó tras la UT porteña, pero, en otros casos, mantuvo independencia en el desarrollo y negociación de los conflictos. Uno de ellos se desenvolvió precisamente en el marco de las elecciones presidenciales de 1946, que fue una ocasión para presionar por el pago del aguinaldo adeudado.

La EMTR se negaba a pagar el aguinaldo argumentando la inexistencia de fondos para ello, entonces el sindicato previó una huelga, y aunque para evitarla se hicieron gestiones ante el Ministerio del Interior y la Secretaría de Trabajo y Previsión, el 8 de febrero el paro fue unánime. Los coches que estaban circulando fueron conducidos a la 0 hora a los talleres a pesar de que había pasajeros en ellos.

Las consecuencias sociales de la paralización del transporte fue evaluada por los trabajadores y la empresa. Los primeros ganaron la pulseada, pero la EMTR hizo saber a la provincia que no contaba con recursos para afrontar esa pérdida y, a pesar de apelar a la solidaridad del gobierno provincial, ante la negativa debió pagar el Sueldo Anual Complementario con fondos previstos para otros pagos.

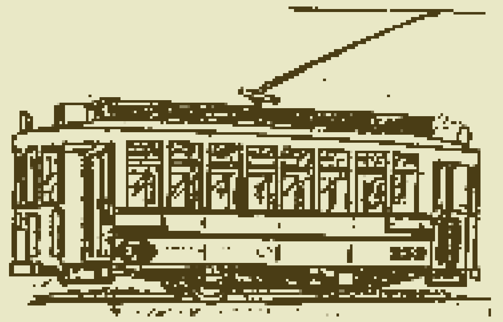
Como efecto paradójico del conflicto, *La Capital*, en su edición del 21 de febrero de 1946, publicaba «devolvió el aguinaldo un obrero de la Empresa Municipal de Transportes de Rosario. El guarda número 1556, José Treviño, ha devuelto a la em-

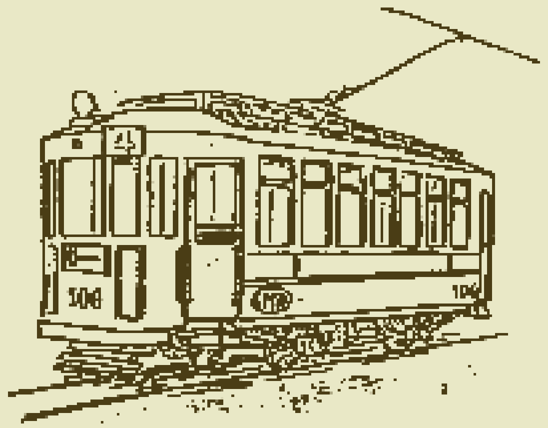
## Escuela de aprendices de la EMTR

La gestión peronista impulsó en 1946 la creación de una escuela para los trabajadores de la Empresa Municipal de Transportes de Rosario. Se orientaba con precisos planes de estudio que contemplaban la coordinación de la enseñanza práctica con la teórica en un programa de cuatro años.

La parte teórica consistía en un plan de instrucción general y otro aplicado a la función específica; la parte práctica estaba orientada al trabajo manual y metodizado de acuerdo a las especialidades: electricistas generales (automotores y tranvías), mecánicos (ajustadores, torneros, fresadores, rectificadores y moldeadores de fundición), motoristas (de motores diesel o a explosión), carpinteros (modelistas) y chapistas. Un Consejo integrado por miembros del Directorio de la Empresa fue el responsable de seleccionar los maestros que tuvieron a su cargo la enseñanza en las distintas especialidades.

La estrategia de convocatoria advertía que «en la actualidad el obrero que pretenda llamarse capaz, ha de poseer determinados conocimientos para poder desenvolverse con eficiencia ante el manejo del funcionamiento de la máquina».





presa citada la suma de $133,50 que le había sido entregada como aguinaldo. La actitud del citado obrero obedece a que entiende que con él se pretende torcer la voluntad de los trabajadores cuando han de imponerla en las próximas elecciones».

El nivel de conflictividad del sector no disminuyó durante los gobiernos de Perón y en reiteradas ocasiones debieron intervenir representantes del gremio nacional, del Municipio y del Ministerio de Trabajo y Previsión. No sólo se obtuvieron mejoras salariales sino en las condiciones de trabajo. Un cuadro comparativo entre los factores de los costos de explotación de la Mixta y la Municipal proporciona datos reveladores de los beneficios sociales de los trabajadores del sector:

| Tarea | Sueldo en 1945 | Sueldo en 1948 | % de crecimiento |
|---|---|---|---|
| Inspector general | 220 | 470 | 214 |
| Motormen y guardas | 170 | 400 | 235 |
| Chofer | 170 | 420 | 247 |
| Chofer-guarda | 190 | 435 | 229 |

Se pretendía que el nivel de los salarios se adecuara al incremento en relación al costo de vida para un obrero, que entre 1939 y 1949 había crecido un 286%. Además, otros rubros componían el salario: licencias (por enfermedad, servicio militar, luto familiar, matrimonio, maternidad), la creación de la mutual y la Escuela de aprendices y capacitación, aguinaldos, el reconocimiento de las horas extras y los accidentes de trabajo, disminución de las horas de trabajo, el desayuno del personal, y el sistema de pases libres y abonos económicos.

Como sentencia ya instalada en el discurso político argentino, las asignaciones a los trabajadores eran tildadas de demagógicas y la oposición desde el Concejo Deliberante o la prensa insistía en esta caracterización, responsabilizando a la política populista de la situación financiera de la Empresa.

De hecho, la impresión general de los usuarios y vecinos era que había exceso de personal y que primaba la burocracia. Sin embargo, eso era más efectista que real. Para una administración tan compleja como la del transporte urbano, el número total de trabajadores sólo alcanzaba el 6,45% del total de la administración pública y sus sueldos insumían el 11,61 % del conjunto de sueldos y jornales abonados por el municipio. Esos porcentajes, lejos de ser elevados, estaban debajo de lo considerado estándar en el período.

La totalidad de personas necesarias para el normal desenvolvimiento del servicio era

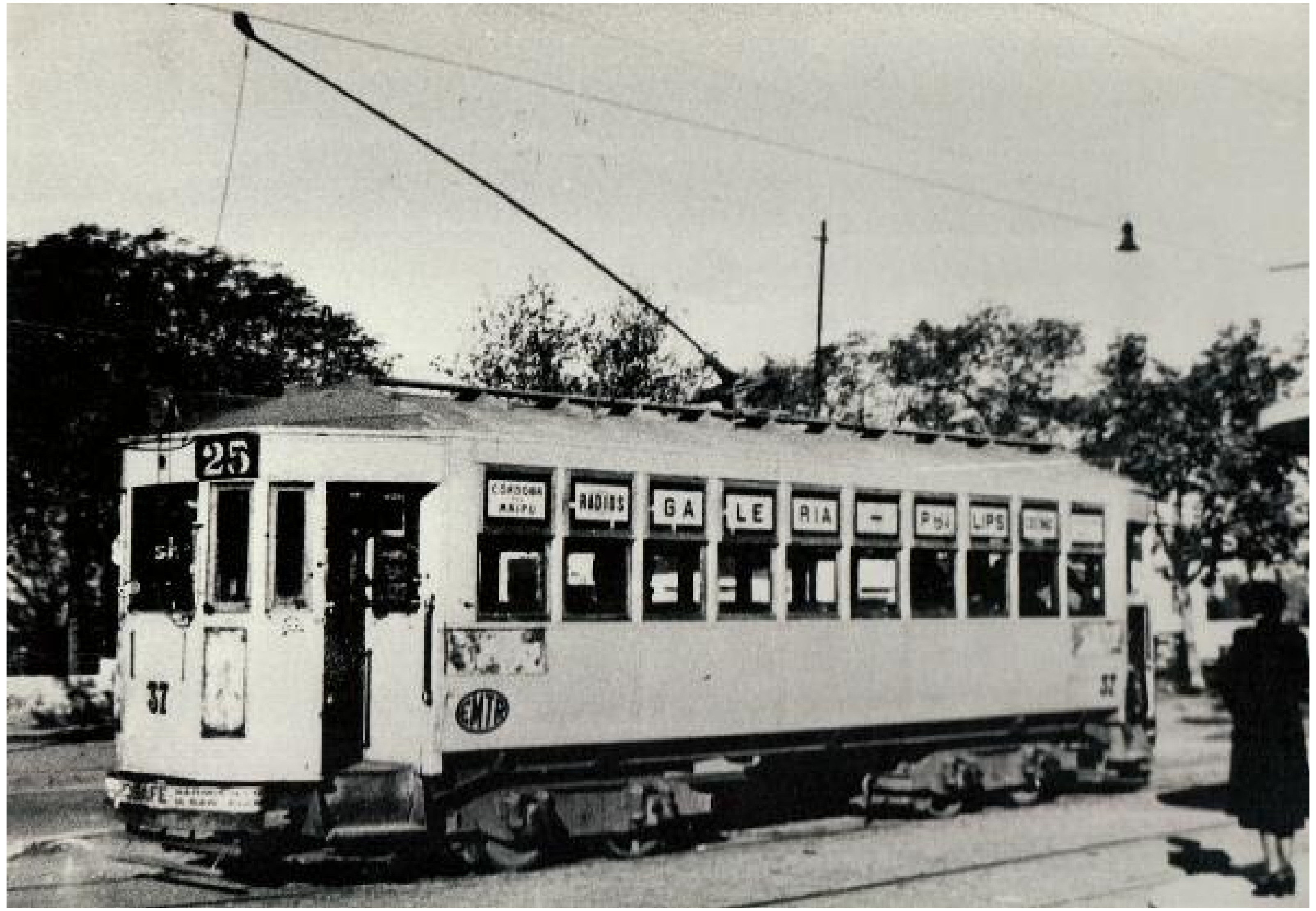







Tranvía de la Empresa de Transporte de Rosario, ca. 1951. La línea 15 cubría el servicio desde Laprida y Santa Fe hasta avenida Ovidio Lagos y La Paz.
Museo de la Ciudad.

de 4.000 y con la incorporación de nuevas unidades ese número crecería; incluso a veces había que convocar al trabajo a los empleados de franco para no disminuir el servicio diario. Claro que en comparación con la ex Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario era un número superior, pero además de las justas retribuciones salariales, había otras razones que lo explican, como el aumento de las unidades en servicio permanente.




Tranvía de la Empresa Municipal de Transporte de Rosario, ca.1948.
Museo de la Ciudad.

Mientras tanto el gremio continuaba presionando por su participación en el presupuesto municipal. Al Concejo Deliberante llegaron solicitudes de pases libres, eximición de los mismos pagos de impuestos que los empleados municipales y pedidos de au-





mento salarial. La opinión de los concejales de la oposición era que «los políticos de mano suelta» eran incapaces de previsión y decretaban aumentos sin considerar la realidad económica y material de la ciudad. Pero lo cierto es que ese déficit crónico de la Municipalidad no se debía a los aumentos salariales ni a la recaudación impositiva sino a la poca participación de Rosario en el presupuesto nacional. Además la coyuntura se volvía cada vez más acuciante por los beneficios logrados por el gremio a nivel nacional. De esas negociaciones no sólo derivaban aumentos salariales. Durante el peronismo los tranviarios lograron ser reconocidos como únicos representantes del sector y desde entonces adoptaron la denominación Unión Tranviarios Automotor (UTA). Las relaciones laborales entre el Consejo de Administración de la EMTR y los obreros y empleados de la empresa estuvieron condicionadas por los vínculos establecidos entre Perón y la UTA de Buenos Aires. Aunque, como no dejaba de observar el diario *La Tribuna*, al castigar a la empresa porteña (inglesa y capitalista) se condenaba a la empresa rosarina (municipal y justicialista).

## «Un impuesto moderno, social y revolucionario». La situación financiera de la Empresa

Si una falla se le impugnó a la EMTR fue su evidente insolvencia y, para solucionar el tema financiero, se opusieron dos perspectivas. Una propuso resolver la cuestión por la vía tributaria con diversas variantes, entre ellas la creación de impuestos, los subsidios provinciales, la nacionalización del servicio, etc.; la segunda, reclamó la urgente actualización de las tarifas. La primera opción fue sostenida por el Concejo Deliberante en pleno y, obviamente, los usuarios; la segunda fue propuesta por el Consejo de la Empresa y la intendencia municipal.

Los administradores de la Empresa, que argumentaban que el servicio debía ser pagado por quienes lo usufructuaban, se inclinaron por la segunda opción. Y si se resolvía por la primera alternativa, el subsidio debía ser municipal, porque no era justo que toda la Nación socorriera el transporte de una región. También se opusieron a la tarifa kilométrica, ya que esta haría más costoso el transporte para los más pobres, que vivían a mayor distancia del centro.

Al problema de la tarifa se llegaba a través del déficit. Antes, hasta mediados de 1943, la Mixta había arrojado utilidades, pero las pérdidas fueron graves a partir de esa fecha, agudizándose desde 1947. La gran preocupación de los directorios había sido el reparto de los dividendos entre los accionistas. Eso dio lugar a que durante los diez años de existencia de la Empresa bajo la forma mixta se distribuyeran las ganancias en exceso, no sólo las *utilidades líquidas* sino también los *fondos de reserva*. Aun así, la diferencia entre ingresos y egresos continuó siendo positiva hasta 1947.

| Período | Ingresos (en millones de $) | Egresos (en millones de $) | Diferencia |
|---|---|---|---|
| 34-35 | 8 | 4,7 | 3,3 |
| 41-42 | 9,6 | 5,3 | 4,3 |
| 43-44 | 11,2 | 5,7 | 5,5 |
| 45-46 | 12,2 | 7,4 | 4,8 |
| 46-47 | 13,9 | 11,6 | 2,3 |
| 47-48 | 16 | 20,1 | - 4,1 |
| 48-49 | 18,2 | 23 | - 4,8 |

Los contadores Bruni y Santi, que estudiaron en 1943 los balances de la Mixta en transición a su municipalización, expresaron con toda claridad que «la política seguida por la Empresa en cuando a régimen de amortizaciones y constitución de fondos de renovación y conservación, ha sido irregular e incierta. Careció de bases técnicas suficientes y fue regulada casi siempre por la preocupación o la necesidad de distribuir utilidades». Este diagnóstico estuvo elaborado con clara intencionalidad política, cuyo objetivo era la municipalización de la empresa. La Mixta elaboraba sus balances de acuerdo a sus estatutos y a la legislación vigente, por lo demás era una necesidad política repartir las ganancias, puesto que era el señuelo con el cual atraían a los accionistas.

A partir de 1945 las causas fundamentales de las pérdidas fueron dos. Por un lado, las cargas *sociales* que, desde enero, implicaron un recargo anual de 12 millones de pesos. Por otro, las cargas *financieras* derivadas tanto de la amortización de intereses con la ex CGTR y con los ex propietarios de títulos cuando el transporte era municipal, como de la financiación de ómnibus Mack y de la adquisición de obras de capital. Todo eso significaba un millón de pesos anuales.

Al principio de 1948, cuando Simón Sisa asumió la intendencia municipal, informó que para el bienio 1948-49 se calculaba un déficit de $15.378.535 en la EMTR. Advertía que tan formidables pérdidas eran soportadas por la Municipalidad, cuyo exiguo presupuesto ya se cerraría ese año con un déficit de $8.000.000. Mientras tanto, la Empresa dio a publicidad un informe financiero con fecha del 1 de julio de 1948:

Recursos previstos: $44.769.996
Erogaciones previstas: $49.116.531
Déficit previsto: $4.346535

La propuesta de aumentar el boleto era fundamentada no sólo por el déficit o por la desactualización de la tarifa, sino porque dado los costos que arrojaban los estudios recientes, para equilibrar el presupuesto por cada pasajero que se transporta pagando 10 centavos, se deberían recibir como aporte indirecto del resto de la población, es decir, a través de subsidios, una suma de 25 centavos. Pero el boicot de los usuarios al aumento de enero de 1948 (en vigencia sólo 20 días) aun resonaba en los despachos oficiales y nadie estaba dispuesto a asumir el costo político de una medida tan impopular.

Sin embargo, la búsqueda de antecedentes que proporcionaran ideas a partir de experiencias de otras regiones, volvieron a conducir al aumento tarifario. Por ejemplo la Corporación de Buenos Aires había entrado en liquidación en 1948 por su estado económico desastroso. Las situaciones eran similares en Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca y Salta. En los casos que hubo resolución favorable fue cuando se autorizó el aumento de tarifas. Incluso en actividades industriales de otra naturaleza como las que explotaba YPF, Obras Sanitarias de la Nación y Empresa Telefónica Argentina se había aplicado la política de costear sus gastos con recursos de la tarifa.

El caso porteño era una referencia ante el conflicto rosarino. Una comisión designada por el Senado de la Nación dio a conocer un informe según el cual la Corporación de Transportes estaba en bancarrota y no podía cumplir su función. Parte de la opinión pública local consideraba que ese debía ser el camino de la empresa de transporte local: disolución y reestructuración total.

En realidad, el impedimento venía también del interior del mismo peronismo, donde se debatían dos posiciones sobre la solución de la crisis vía el aumento de tari-

En página siguiente: San Martín al 800, hacia el sur, ca. 1955.
Colección de Postales, Museo de la Ciudad.









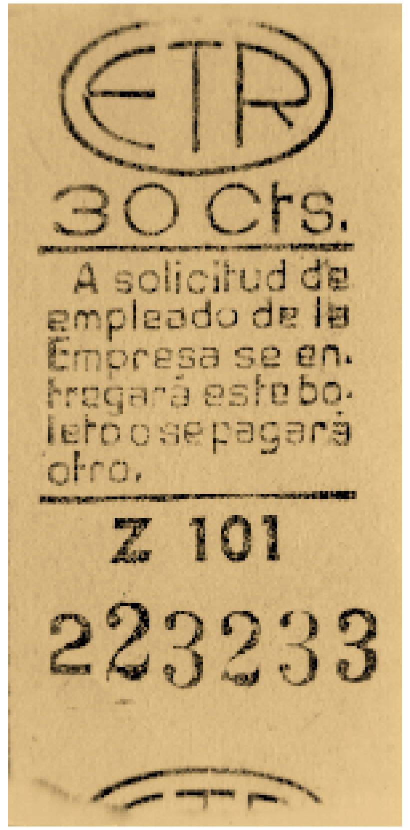

Ómnibus Skoda Diesel. Presentación de unidades que iban a ser compradas por la Empresa Municipal de Transporte de Rosario, operación que no se concretó, ca.1950.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.








Cada 2 de noviembre, para el Día de los Muertos, la afluencia de público al cementerio La Piedad obligaba a instalar convoyes en la línea 20 de tranvías, cuyo recorrido terminaba en barrio Godoy, ca. 1955.
Museo de la Ciudad.




Boleto de la Empresa de Transporte de Rosario.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

fas. En el mensaje que el intendente Sisa envió al Concejo Deliberante el 21 de septiembre de 1948 había un llamado desesperado solicitando la aprobación del aumento tarifario. «No escapará al elevado criterio de V.H. la violencia que para este Departamento Ejecutivo significa propiciar la solución preindicada, más puede tener la más absoluta convicción este Honorable Cuerpo que al proceder en consecuencia, esta intendencia lo hace entendiendo que si bien aparentemente se afectará con tal medida a un importante núcleo de nuestra población, en definitiva se resguardarán los intereses generales cuya custodia le ha sido confiada. De todos modos —continuaba— no hay nadie que pueda pretender que se siga prestando un servicio de tanta importancia con un precio menor que en el año 1931».

Como respuesta, los legisladores peronistas coincidieron con los demócratas progresistas en oponerse a la propuesta de la intendencia, que estaba sustentada por informes técnicos de profesionales oficialistas. Más allá de las fundamentadas explicaciones a tales posiciones, subyacía en la votación un mensaje de desaprobación a la línea interna del justicialismo que representaba Sisa.

La oposición dentro del justicialismo se impuso y el resultado fue la aprobación de un programa que financiaba la tarifa a través de impuestos retroactivos a los terrenos baldíos, la intervención de la EMTR y la designación de una comisión que gestionaría ante el Ejecutivo nacional un subsidio para hacer frente a los nuevos aumentos salariales. Ninguna de esas medidas tuvo resultados positivos.

Al intervenir la Empresa se expulsó a las mentes más lúcidas que estaban ocupándose del tema en el Consejo de Administración; la gestión ante la Nación fracasó, no se logró ningún subsidio y la ordenanza que proponía resolver el déficit a través de más impuestos fue sumamente resistida, a pesar de que el concejal justicialista Cevallos la caracterizara de «revolucionaria». En suma, a los pocos meses se aplicó el aumento tarifario.

La noción de servicio público que sostenían quienes ensayaban las propuestas de incremento en el boleto de transporte no era que el Estado pagase la diferencia entre el costo y la tarifa porque no podía igualarse un servicio público que alcanza a todo el país (correos y telecomunicaciones, la educación, la justicia, etc.) con aquellos que sólo alcanzan a un sector. En verdad esa premisa de algunos técnicos justicialistas era una crítica velada a la política que el gobierno nacional estaba desplegando con los transportes urbanos porteños.

El historiador García Heras reveló que para financiar los beneficios otorgados al personal tranviario y la inamovilidad de la tarifa, el gobierno otorgaba un préstamo mensual a la Corporación, que devolvería cuando sus ejercicios tuviesen superávit. También se le habían otorgado préstamos extraordinarios para que pudiese hacer frente al pago de los aguinaldos. Es decir, que la situación de la ETR era sintomática de







Santa Fe y Corrientes, tranvía repleto.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

la postergación de Rosario; por ello no es extraño entonces que el periódico *La Tribuna* concluyera que mientras la empresa de capitales ingleses estaba eximida de impuestos y, por eso, los porteños disfrutaban de un boleto de 10 centavos, los rosarinos pagaban el doble a una empresa estatal; es decir, «no es otra cosa que el centralismo porteño que tiene que soportar Rosario».

Ciertamente la ciudad es una proyección de la sociedad sobre el territorio. Al momento del golpe de Estado de 1955, Rosario era una imagen de la sociedad diseñada por el peronismo y el servicio de transportes urbanos no fue su mejor perfil. Es indudable que se trabajó mucho para mejorar el sistema pero no se consiguió un plan que resolviera las necesidades de una sociedad en constante transformación. Condicionamientos políticos e ideológicos populistas demoraron los esfuerzos por abandonar la política de gasto público descontrolado y desigual; las internas del partido de gobierno postergaron la efectiva implementación del plan que Montes había elaborado para la ciudad.

Hay que considerar además que todo programa descentralizador en el espacio lo es también en la toma de decisiones y cabe la pregunta acerca de si las autoridades nacionales estuvieron dispuestas a conceder ese grado de autonomía a la región.

La falta de conducción política en sintonía con el desarrollo económico y social y las transformaciones que experimentaba Rosario provocaron que durante el gobierno peronista no se pudiera atender las crecientes necesidades de transporte público de pasajeros rápido y confiable mediante buenos servicios de tranvías, ómnibus y colectivos.

En página siguiente: Tranvías detenidos sobre avenida Pellegrini a raíz de un corte eléctrico, 23 de febrero de 1955. «16 tranvías parados: esta mañana, a las 9:30 hs., a raíz de un corte eléctrico, que determinó la falta de energía, quedaron detenidos 16 tranvías, en la avenida Pellegrini, desde 25 de diciembre a Laprida, en ambas vías del citado boulevar. La «parada» afectó a tranvías de las líneas 6, 9, 11, 14, 19, y 27.»
Colección *La Tribuna*, fotógrafos Joaquín Chiavazza y Blas Persia, Museo de la Ciudad.








## Capítulo 5

# Tranvías, trolebuses y colectivos. El conflictivo pasaje al ámbito privado (1956-1966)

Beatriz Filiberti




Operarios reparando vías durante la noche, 10 de marzo de 1956. El diario *La Tribuna* publicaba esta foto con el siguiente pie: «Una importante innovación en materia de reparaciones de vías puede apreciarse desde antenoche en nuestra ciudad. La nota gráfica ilustra el momento en que los operarios José Luís Alfaro y su ayudante Darío M. Ventos, soldadores de la empresa de Rosario se hallan entregados al arreglo del cruce de rieles en Av. Pellegrini e Italia. La insólita nota puso un brillo de inusitada actividad en nuestra tranquila vida nocturna». Colección *La Tribuna,* fotógrafos Joaquín Chiavazza y Blas Persia, Museo de la Ciudad.



# Tranvías, trolebuses y colectivos. El conflictivo pasaje al ámbito privado (1956-1966)

Beatriz Filiberti

La cosa es que el viejo subió medio dormido y se sentó en uno de los asientos de adelante que ya habíamos dejado libre a propósito para que no viera mucho del ómnibus. Rulo le cobró boleto y todo. Y nadie se hablaba como si no nos conociéramos. Y como el ómnibus iba haciendo el recorrido normal, el viejo iba lo más piola, mirando por la ventanilla.

Roberto Fontanarrosa

En unas pocas líneas el diario *La Tribuna* trazaba en un editorial de agosto de 1957 los rasgos de una pintura de época. Sensaciones, humores y vivencias compartidas cotidianamente por los usuarios del servicio público de pasajeros quedaban retratados al correr de la pluma de su autor, para quien ninguna ciudad civilizada del orbe era capaz de ofrecer «un aparato de tortura pública más sutil y refinado que nuestro servicio urbano de transportes». Agregaba que «sobre los ómnibus y los tranvías se borran las jerarquías, desaparece el pudor, se incuban los más alevosos resentimientos y la personalidad humana se deforma. Hacinado, empujado, vilipendiado en ese racimo humano, ¿quién no se ha sentido disminuido? ¿Quién no ha sentido, en lo más íntimo de su ser, el agravio que signifique para nuestras esposas, nuestras madres y nuestras hijas, verse expuestas todos los días a las insinuaciones más increíbles y a los vejámenes morales más incalificables?».

Su relato construía la visión de una sociedad con marcas profundas, aterrada ante la posibilidad de la difuminación de las jerarquías y en la que sólo había lugar para la emergencia de personalidades desfiguradas. Seguía diciendo el editorial que «la incompetencia directiva que tuvo la empresa —salvo honrosas excepciones—, la demagogia sindical con sus convenios políticos» habían descapitalizado el servicio de transportes, y prescribía que si el Estado se manifestaba «impotente de prestarnos el



**Bulevar Rondeau, ca. 1961.**
Museo de la Ciudad.





servicio que lo abandone; que lo venda; que lo entregue a la iniciativa privada que ha sido capaz de llevar adelante otros transportes de pasajeros más complejos —como los interurbanos— con mejores servicios, mejores tarifas y ganando dinero».

Esta fragmentada pero significativa lectura ofrece la posibilidad de situarse en una perspectiva más amplia para observar así a todos los actores que poblaban aquel escenario conflictivo surgido con posterioridad a la caída del peronismo, integrado por la empresa pública, los sindicatos, el Estado y los usuarios.

## La Empresa de Transporte de Rosario

Durante mucho tiempo la historia del transporte urbano en la ciudad de Rosario estuvo asociada a la existencia de una entidad, la Empresa de Transporte de Rosario (ETR), institución que pasó de la órbita pública a la privada en un contexto político, social y económico que selló su suerte, sintetizando en el devenir del proceso de privatización los debates ideológicos del período.

El golpe de setiembre de 1955 que había derrocado a Perón fue apoyado por un amplio frente político. Desarmar el aparato político del peronismo y desarticular la participación de los sindicatos como interlocutores del Estado fueron sus objetivos principales pero, fundamentalmente, los vencedores pusieron en funcionamiento una maquinaria ideológica destinada a desterrar los dispositivos de una cultura política que consideraban la herencia perniciosa de un pasado que debía ser borrado.

El gobernador de facto, Contraalmirante Carlos Garzoni, intervino la ETR en 1956, nombrando Comisionado Municipal a Juan Espiro de Larrechea, calmando momentáneamente los inquietos ánimos de la opinión pública que reconocía que el tema del transporte constituía un problema mucho más amplio y que no podía ser resuelto solamente con la intervención de la empresa provincial. Era un tiempo de promesas, y aunque a veces la realidad parecía tornarse inabarcable, las nuevas autoridades necesitaban rápidamente ir redefiniendo el rol del Estado en todos sus ámbitos.

En esta tarea, el gobierno provincial asumió el compromiso público de licitar y adjudicar cincuenta chasis para ómnibus destinados a Rosario, trasladando el servicio de tranvías a la periferia, para enlazarlos en una terminal con otros servicios más ágiles de ómnibus, micros y trolebuses, acordes a las necesidades de la zona céntrica. Esta propuesta suponía el cumplimiento de varios pasos: los chasis debían llegar a Rosario para ser carrozados y ponerlos en servicio; los trolebuses no existían en esta ciudad y los pocos ómnibus que había necesitaban de los repuestos que estaban retenidos en la Aduana. Un panorama de conjunto que hacía trizas una esperanza en la medida que colisionaba con una realidad donde la proporción entre usuarios y unidades era la más baja del país, como afirmaba el diario *La Tribuna*, en una nota de octubre de 1956.

## Intervenciones y balances: el estado de los bienes del Estado

¿Cuáles habían sido los resultados de la gestión pública? Se imponía hacer los balances necesarios que dieran cuenta del estado de la empresa después de 14 años a cargo del Municipio. Los medios gráficos, los partidos políticos, la Unión Tranviarios Automotor, la misma ETR, emitían extensos comunicados, otorgaban entrevistas para hacer conocer sus posiciones, organizaban foros de discusión en los teatros de la ciudad, acercaban estadísticas de otros servicios en distintos lugares de la República, proyectaban cálculos económicos a futuro. Todos y cada uno de ellos pusieron el énfasis en las medidas urgentes que debían tomarse para resolver el problema pero también —y paulatinamente— fueron circunscribiendo su discurso a una cuestión puntual que presentaban como determinante: el carácter público o privado del servicio.

Precisamente durante la gestión de Espiro de Larrechea se adjudicó a la Cooperativa Obrera de Transporte Limitada —COTAL— la concesión de la línea urbana 203, cuyo recorrido alcanzaba la zona de la concentración industrial a lo largo de la avenida Ovidio Lagos y terminaba en avenida Belgrano y Rioja. Las unidades fueron presentadas al público el primer día de abril de 1956 en el Parque Nacional a la Bandera, de donde por ese entonces emergía la estructura del Monumento que se inauguraría al año siguiente. La flota estaba compuesta por siete ómnibus marca Ford modelo 1940 con motor naftero y habían sido adquiridos usados en una agencia de la ciudad de Mar del Plata. Los socios, ex obreros y empleados de dos reconocidas empresas de larga distancia, A.B.L.O. y Gral. Urquiza, tenían a su cargo el mantenimiento, la reparación y la conducción de las unidades.

Un año después, el 2 de mayo de 1957, asumió de la mano del nuevo interventor de la Provincia —Clodomiro Carranza— un nuevo Comisionado Municipal, José Rodríguez Araya, integrante de la Unión Cívica Radical del Pueblo (UCRP). Si bien nuevamente se imponía otro balance acerca del tema del transporte, el momento político desviaba ahora la atención hacia el gobierno militar, dado que Aramburu había decidido entregar el poder a un civil, dentro de las reglas impuestas por la proscripción política. Para ello se hizo necesario desmantelar integralmente el andamiaje jurídico sobre el que se había sostenido el peronismo: reforma de la ley electoral modificando el sistema de representación para incluir a las minorías, limpieza de padrones y nuevo estatuto de los partidos políticos. Completó este proceso el llamado a elecciones de Convencionales Constituyentes para modificar la Carta Magna de 1853, convalidando de ese modo la derogación de las reformas de 1949.

Y en este clima de pretendido retorno a la normalidad institucional se evidenciaron los efectos de la crisis política que albergaban las organizaciones partidarias, cuya fragmentación tradujo en torno a sí los términos antitéticos en que había quedado dividida la sociedad argentina desde 1955: dirigismo económico o libre empresa, democracia auténtica o fraudulenta, país agropecuario o proyecto industrialista.

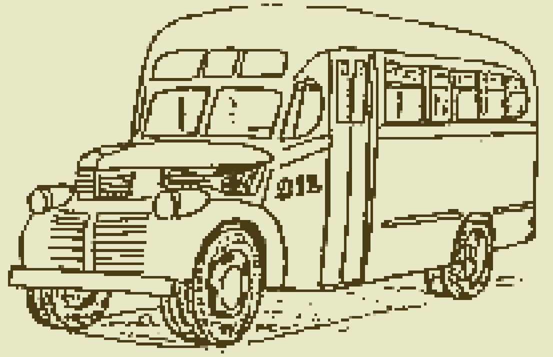


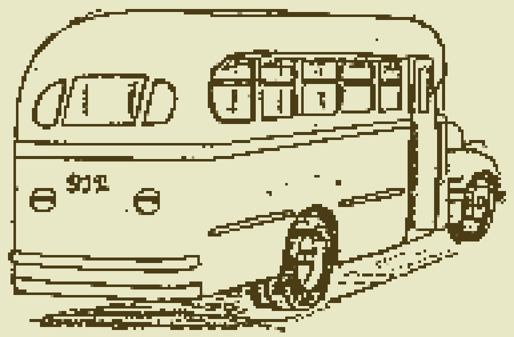


A poco más de un mes de la gestión de Rodríguez Araya se comenzaron a denunciar irregularidades en la administración municipal. Hombres notables de la ciudad que habían sido incorporados al gabinete local renunciaron a sus cargos. Domingo Varea, Secretario de Gobierno, Cultura y Asistencia Social, y el Ingeniero Clemente Álvarez, Secretario de Obras Públicas, entre otros, fundamentaron su dimisión en una idea que, si bien no era novedosa, adquiría trascendencia en este contexto. La política y la administración no permitían el desempeño de la función pública con libertad de acción y se debía prescindir de las fracciones partidarias a la hora de administrar los bienes públicos. Si bien las denuncias estuvieron sostenidas en los numerosos nombramientos de empleados públicos, sin más miramientos que la devolución de favores políticos, lo que se puso en debate —después de tanto tiempo de preeminencia del Estado— fueron las propias funciones de la administración pública y, en ese sentido, el tema del transporte fue una de las cuestiones acuciantes del momento, dado que su estructuración no aparecía más que como una mera planificación sin contenido.

El inventario daba cuenta de la situación real con la que la ETR había sido transferida a la Provincia. Este traspaso de un organismo municipal a otro provincial se había

### Soluciones de un «populista» y algunas cifras asombrosas





Marcos Méndez, ex dirigente tranviario, proponía algunas medidas tendientes a engrosar las arcas de la ETR. Planteaba que cada comercio o industria podía aportar $ 5 por empleado u obrero a su cargo, dado que un mejor servicio de transporte beneficiaría a los empresarios por el mayor número de compradores que concurrirían a su negocio y evitaría el ausentismo laboral. Pero además, sostenía que se debía gravar con el 10% la recaudación del Hipódromo Independencia y «dejando de lado viejos prejuicios y falsos puritanismos que a nada conducen, oficializar el juego de la quiniela y gravar con el 10% del monto total de las apuestas que se efectúen, pues al no ser posible desterrar la misma por la pasión e idiosincrasia de nuestro pueblo, al menos que sirva para bien de la comunidad» (diario *La Tribuna*, 26 de enero de 1958). En sus cálculos, anualmente los empresarios aportarían $ 15.000.000; el Hipódromo, $ 20.000.000 y la quiniela $ 135.000.000, magnitud nada despreciable para medir una pasión.

realizado sin contar siquiera los bienes que se entregaban, por lo que a esa altura de los acontecimientos nadie tenía claro quién le debía dinero a quién. Ante la inercia estatal, fue la prensa rosarina la que se ocupó de canalizar e interpretar los múltiples reclamos que los usuarios hacían llegar a los medios, provocando las inmediatas refutaciones de los dirigentes de la UTA y de los directivos de la propia ETR. Si bien las versiones se multiplicaban, lo cierto era que en 1943 la ETR disponía de 349 vehículos en circulación, con una flota integrada por 225 tranvías, 26 colectivos y 98 ómnibus, y que para 1957, a pesar del crecimiento de la ciudad, contaba con 270 en total, 185 tranvías y 85 ómnibus. A esto se adicionaban los múltiples puntos inundables que, con unos pocos milímetros de lluvia, paralizaban la marcha de los tranvías y de los ómnibus, y la dilación del trabajo de los organismos oficiales, como Obras Sanitarias de la Nación o el mismo Municipio. Esta desidia inoperante —como la calificaba la prensa— era resuelta por la ETR supliendo las deficiencias con el trabajo que realizaba el propio personal de la empresa y presentando, asimismo, múltiples expedientes administrativos ante el Municipio que tomaban estado público ante el incumplimiento de la Administración.

La discusión versaba, entonces, en torno a la responsabilidad que le cabía según su jurisdicción al ente municipal o estatal, llegando un momento en que se tornaba abstracta porque no conducía a ninguna transformación cualitativa en los entes públicos y se hacía comprensible solo para aquellos que pudieran interpretar el lenguaje del jurista Rafael Bielsa, frecuentemente citado a la hora de explicar el concepto de servicio público o de referirse a las atribuciones del poder de policía que tenía la administración.

Algunas prohibiciones de vieja data a la importación impedían destrabar los cargamentos de repuestos retenidos en la Aduana, a lo que se sumaba la ausencia de alambre de cobre para fabricar el inducido de los motores; de la flota de tranvías había 40 inutilizados y de la totalidad de los ómnibus que circulaban, de marca Mack, sólo 19 se mantenían en condiciones. El panorama no podía ser menos que dramático. El gremio solicitó a la Provincia que se otorgara autarquía a la empresa para un mejor desenvolvimiento, o que se la proveyera de los elementos indispensables para la reparación de los vehículos. La UTA pidió también que la empresa fuera reestructurada con mayor participación obrera en la administración y que el déficit se enjugara para que no repercutiera en las tarifas ni causara un aumento de impuestos que tuvieran que pagar los santafesinos, fueran o no usuarios del servicio. Si bien eran atendibles estas sugerencias que la UTA realizó a la intervención provincial, la colaboración de los trabajadores en la dirección debía tener, como contrapartida, una mayor responsabilidad de los obreros en el cuidado de las unidades, cuyo estado de abandono les era imputado a su negligencia en el manejo de los bienes de la empresa.





La respuesta oficial no se hizo esperar. Carranza decretó una nueva intervención con una dirección colegiada integrada por personas ajenas a la empresa, dejando para el próximo gobierno constitucional la formación del consejo de administración.

## Transporte y política: el recorrido electoral

La magnitud de votos en blanco para las elecciones de Convencionales en 1957, transformados en la primera fuerza nacional sin representación en la asamblea, puso en evidencia quiénes eran los verdaderos protagonistas de una escena social y política cuyo único referente estaba proscripto. A la tarea de integrar esta fuerza se dedicó Arturo Frondizi, al frente de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI), completando la fórmula presidencial con el rosarino Alejandro Gómez.

En el marco de la campaña electoral, el discurso de la agrupación frondizista abogaba a favor de la empresa pública. En la ciudad de Rosario, el tema del transporte urbano se convirtió en uno de los ejes centrales a la hora de presentar su plataforma. Para los intransigentes —y así lo planteaban— el verdadero objetivo del Estado surgido de la Revolución Libertadora era la liquidación de la ETR, promoviendo un resultado que culminaría con la instalación de líneas particulares. Siguiendo esa lógica, acusaban al gobierno provincial de sabotear la posibilidad de la ansiada autarquía de la empresa, que venía reclamando hacía tiempo, con la que podría sanear su economía y organizar el transporte de acuerdo a las exigencias de la hora.

A los postulados desarrollistas adhirieron asociaciones vecinales que hicieron públicas sus declaraciones ante la nueva intervención de la Provincia a la ETR. En este sentido, la Asociación Vecinal Bella Vista declaró que la nueva dirección surgida del decreto de Clodomiro Carranza era una clara violación a los estatutos de la empresa; apoyaron al gremio y anticiparon que una privatización perjudicaría no sólo a los usuarios sino también a los trabajadores. Postulaban la necesidad de una conjunción de todos los sectores, llamando a las fuerzas populares representativas, para aprovechar el material disponible y obtener créditos para la compra de unidades. A la empresa se le debía devolver su carácter municipal, con plena autarquía administrativa y financiera, con facultades para dictar su propio estatuto e integrar su consejo de administración con representantes de los obreros, empleados, vecinales y sindicatos, quienes eran, en suma, los usuarios del servicio. Posicionándose desde un lugar crítico a la administración peronista, concluían que después de trece años de «criminal gestión» se debía retomar el camino interrumpido en 1944, que consideraban eficiente y favorable en la prestación del servicio al pueblo rosarino. De esta forma comenzó a propiciarse un movimiento conjunto de entidades vecinales, sindicatos y asociaciones culturales que asumieron la tarea de informar a la población acerca de las causas del deficiente ser-





vicio de transporte y estudiar las medidas para resolver el problema sobre la base de su explotación por un ente autárquico.

Durante el mes de enero de 1958 una intensa actividad política comenzó a tener lugar en Rosario. Junto a la proclamación de los candidatos, algunas agrupaciones apelaron a la memoria de los ciudadanos, siendo referencia obligada en los discursos del Partido Demócrata Progresista y la UCRI los nombramientos indiscriminados de personal y el problema irresuelto del transporte urbano.

Mientras el gremio convocaba a un acto masivo el 21 de enero para informar a la opinión pública sobre la verdadera situación de la empresa y denunciar a los culpables del calamitoso estado al que había llegado la flota, la nueva Comisión Interventora de la ETR salía al cruce de estas declaraciones sosteniendo que su principal preocupación era la reparación de las unidades que estaban en los talleres, lo que en sus cálculos llevaría sólo un mes, dado que contaban ya en los almacenes de la empresa con los materiales importados. La solución integral del transporte quedaba así al arbitrio del nuevo gobierno constitucional.

Inscripto también en la campaña electoral de la UCRP, el Comisionado Araya se reunió con miembros de la ETR, intentando programar un plan de obras de reparación de calles y resolver el tema de las inundaciones, que se presentaba como una cuestión de competencias jurisdiccionales. Tardías aparecían estas intenciones en el marco de una muy discutida gestión del funcionario al frente de la ciudad.

## El balance de la prensa o la verdadera naturaleza del problema

La polémica pública estaba instalada. Los numerosos medios gráficos locales de la época, *Crónica, La Tribuna, La Capital, Democracia* y *Rosario*, expresaban en sus editoriales cuáles deberían ser las líneas de acción para resolver el tema del transporte urbano. La experiencia peronista, la intervención del Estado, la preponderancia de las corporaciones sindicales, el recurso constante a la huelga en la Administración y la política en el ejercicio de la función pública, eran los temas con los que se interpelaba a los lectores con una clara y expresa prescripción acerca de las soluciones, en un contexto donde las identidades estaban estructuradas en torno al conflicto peronismo-antiperonismo y se definían no sólo en el aspecto político y sindical sino también en el campo cultural.

*La Tribuna* fue uno de los principales medios donde se escenificaron durante este período los debates públicos sobre el transporte urbano. El diario expresaba que ante el mal contemporáneo de la teorización, había que anteponerle la información y los hechos. Prescribía que la primera cuestión debía ser la integración de los servicios que estaban desintegrados, difiriendo la discusión sobre el régimen y el modo de explotación para una segunda etapa, ya que consideraba que no era el momento para ello y que era una cuestión que debería resolver el próximo gobierno cuando asumiera en unos pocos meses.

**En página anterior: Embotellamiento, tranvías detenidos en calle Santa Fe al 900, mayo de 1958.**
Colección *La Tribuna*, fotógrafos Joaquín Chiavazza y Blas Persia, Museo de la Ciudad.

En página siguiente: Colisión. «Formidable impacto hicieron el ómnibus y el camión que esta mañana chocaron en la intersección de las calles Córdoba y Rodríguez, arrojando el saldo de 9 víctimas…», 29 de septiembre de 1961.
Colección La Tribuna, fotógrafos Joaquín Chiavazza y Blas Persia, Museo de la Ciudad.

Los datos que aportaba para informar acerca del estado de desintegración de la flota de la ETR mostraban una realidad preocupante en una ciudad con más de medio millón de habitantes. Sus números señalaban que había en servicio 122 tranvías, siendo la línea 20 la más afortunada, puesto que contaba con ocho unidades; las líneas restantes promediaban los cuatro tranvías cada una. La flota de ómnibus llegaba a noventa coches y, salvo el Expreso Alberdi y la línea C, que contaban con siete y quince unidades respectivamente, el resto necesitaba el doble o el triple de las que disponían. El caso de las líneas 60, 62 y 71 era el más disparatado: solo dos coches por línea; mientras uno iba, el otro venía, haciendo interminable la espera de los usuarios. El servicio en su conjunto parecía responder a una realidad demográfica detenida en 1920.

Monopolio, pésimo servicio, pérdidas cuantiosas, eran las notas sobresalientes de la prédica de *La Tribuna* contra la ETR, siempre acompañadas de serias advertencias acerca de la mala siembra de ciertas teorías proteccionistas, o de la demagogia política, o de slogans gratos a los oídos del pueblo, todos dispositivos culturales que ya no tenían cabida en esa coyuntura.

De esta manera, los sueños de una reparación municipalista debían quedarse en ese mundo onírico, la realidad era otra cosa. La eficiencia en la prestación del servicio, en términos de mayor cantidad de ómnibus y mayores frecuencias horarias, eran los términos de un problema que los rosarinos reclamaban y para ello se apelaba a la ciudadanía a promover un vasto movimiento popular en procura de ese objetivo. Precisamente de eso se encargó la UCRI.

## El movimiento Pro Defensa del Transporte Urbano de Rosario

La propuesta integracionista de la UCRI tomó cuerpo en el Movimiento Pro Defensa y Normalización del Transporte de Rosario, una apuesta local en un tema concreto, que reprodujo en menor escala la síntesis histórica que pretendió ser el frondizismo a nivel nacional, con el llamado a la unidad de todos los sectores sociales.

La convocatoria a la reunión pública en el Teatro Olimpo fue masiva. Acompañaron a los intransigentes el Partido Reformista de Egresados Universitarios, el Partido Comunista, la Unión de Mujeres Argentinas, la Federación Rosarina de Estudiantes Secundarios, uniones vecinales de los Barrios Bella Vista, Las Delicias, Empalme Graneros, San Francisquito, los sindicatos Químico Papelero de Capitán Bermúdez y Mecánicos, Calzado, Pasteleros, Mosaístas, Panaderos, Correos y Telecomunicaciones y de Trabajadores Independientes. De esta reunión salió una Comisión formada por representantes de cada uno de los sectores involucrados que recorrieron todos los medios periodísticos de la ciudad para exponer su propuesta.

Un extenso análisis técnico de la situación de la ETR establecía como causa principal de su desintegración el continuo cambio en la estructura de la empresa y la inestabilidad de los órganos directivos. Abogaban por la participación del personal de la empresa en la toma de decisiones, alegando que eran los obreros, técnicos y administrativos quienes conocían el tema en profundidad. Proponían un período de reestructuración con un Consejo y un Director; el primero con carácter deliberativo y el segundo ejecutivo. El Consejo estaría integrado por dos representantes de la Municipalidad de Rosario, siendo designado uno por el Concejo Deliberante; dos de la UTA y dos del Movimiento Pro Defensa y Normalización del Transporte de Rosario en provisoria representación de los usuarios, hasta que cesara la intervención de la CGT que debía ser el organismo que los representara de manera definitiva, dado que los usuarios también eran trabajadores.





## El gobierno desarrollista

El 23 de febrero de 1958 se impuso la fórmula de la UCRI. En los sufragios por los candidatos intransigentes se podían contar apoyos de distintos matices: peronistas guiados por su líder; aquellos que creían encontrar en la propuesta frondizista una nueva opción para un proyecto nacional, y comunistas que apoyaron con reservas a Frondizi. Era, en suma, un voto negativo contra la Libertadora y los *gorilas*.

En la provincia de Santa Fe el triunfo de la UCRI fue contundente, imponiéndose la fórmula Carlos Sylvestre Begnis-José Ro-



berto González. El gobernador nombró intendente municipal de Rosario a Francisco Lecchini, y su cargo fue confirmado por la Legislatura Provincial.

El nuevo gobierno santafesino intervino nuevamente la Empresa de Transporte








de Rosario y con ésta se podían contabilizar ya 21 intervenciones. Se impuso entonces una espera provisoria de pocos días para que las nuevas autoridades pudieran analizar la situación en la que se encontraba la ETR y determinaran el régimen jurisdiccional de explotación.

Instalada la democracia e iniciado el proceso de modernización anunciado por el gobierno de Frondizi, la opinión pública interpelaba a la política respecto de las empresas del Estado, tendiendo a pensar al ciudadano como usuario, consumidor de un servicio que debía ser prestado en forma eficaz.

La presencia de Alejandro Gómez en el Ejecutivo Nacional puso a la ciudad en una agenda privilegiada: apertura de calles, pavimentación de arterias importantes, concreción de la Avenida Circunvalación que permitiría agilizar el tránsito, la reactivación del puerto, la ampliación de los servicios de agua y desagües y particularmente el destino de la Empresa de Transporte de Rosario.

La premura en la toma de medidas durante los primeros cien días del gobierno de Frondizi tuvo su correlato a nivel local y provincial. Algunos funcionarios nacionales se reunieron con sus pares locales dando a conocer el proyecto del gobierno para la reestructuración ferroviaria de las grandes ciudades y anunciando la incorporación de una línea longitudinal de trolebuses que, partiendo del límite norte del municipio, llegaría hasta el Frigorífico Swift, en el límite sur, con veinte kilómetros de recorrido y una inversión prevista en sesenta millones de pesos que se concretaría un año después.

El gobernador Sylvestre Begnis envió un proyecto a la Legislatura para transferir a las respectivas comunas la administración de las empresas de transporte de Rosario y de Santa Fe, que se encontraban dependiendo del gobierno de la provincia. Había que promulgar la ley, obtener la aprobación de los convenios y el servicio debía ser organizado por los municipios bajo la administración de un ente autárquico, con un directorio integrado por representantes de la municipalidad, del personal de la empresa, de las agrupaciones de vecinos, de los sectores activos y de las entidades profesionales de ingenieros y graduados en Ciencias Económicas. El Estado podía conceder subsidios por un período que no excedería los tres años, designándose una comisión administradora provisoria con la misma integración que la del futuro ente que debería en noventa días formular el anteproyecto de organización definitiva.

Los nuevos directivos de la ETR también rendían cuentas a la sociedad de la labor cumplida en los primeros meses de gobierno constitucional. Habían llamado a una licitación para reacondicionar unidades fuera de servicio y comprar chasis; tenían en estudio el tema de las tarifas dado que el precio databa de 1956 y planteaban sanear la relación entre hombres y unidades, ya que se admitía que Rosario tenía el índice más bajo respecto de las ciudades más importantes del país.

Hacia fines de 1958 la situación política

En página anterior: Mendoza y Cafferata, tranvía rodeado de operarios en tareas de pavimentación, julio de 1959.
Museo de la Ciudad.

del país fue cambiando. El anuncio de la política petrolera y el proyecto de enseñanza libre lanzado por el gobierno nacional provocó la inmediata renuncia de Alejandro Gómez a su cargo, en abierta discrepancia con la orientación que le daba Frondizi a la gestión. Controles de precios, aumento de tarifas, limitación de las inversiones del Estado, fueron algunas de las medidas que subordinaron el desarrollo al hecho monetario,








rubricado por la presencia del ingeniero Álvaro Alsogaray al frente de la cartera de Economía, cerrando definitivamente al gobierno de Frondizi la posibilidad de mantener los apoyos anteriores.

Los medios gráficos, decididamente contra el monopolio de los servicios públicos, reeditaron viejos temas para llegar a una misma conclusión: el cuestionamiento del trabajo del Estado en todos sus ámbitos. De esta forma hicieron un balance negativo de la gestión del intendente Lecchini, que había cedido ante presiones gremiales, en un contexto donde no quedaba demasiado espacio político para la negociación con estas corporaciones. Pronto Lecchini fue separado de su cargo por el gobernador Sylvestre Begnis, lo que se interpretó como producto de un debilitamiento de la autoridad del Ejecutivo Municipal que tornaba ineficaz su gestión.



## Luis C. Carballo: la administración como política

En su carácter de Presidente del Concejo Deliberante, Luis Cándido Carballo se hizo cargo interinamente de la intendencia. Su agenda de temas no se apartaba demasiado de aquella que había estado sobre la mesa de las anteriores autoridades del Municipio en materia de transporte urbano de pasajeros: proveer de coches carrozados y chasis a la ETR, otorgarle autarquía a la empresa y llamar a licitación para un vasto plan de pavimentación de la ciudad, entre otros. La diferencia radicó en las declaraciones que el funcionario expresamente hizo a los medios respecto de separar definitivamente las relaciones entre partido e intendencia por entender que ambos términos no podían ser conciliables sin un desmedro en la pureza de la Administración. Carballo traduciría en acciones concretas esta premisa: un particular modo de concebir la política que requería una gran concentración de poder y la dilución de la esfera parlamentaria local a un ámbito puramente formal. La intervención del Municipio de Rosario le dio a Carballo esta oportunidad y el transporte se con-

Nuevo Directorio de la Empresa de Transporte de Rosario (ETR), 18 de junio de 1959. Archivo Diario *La Capital.*

En página anterior: San Luis y San Martín, hacia el este. Ómnibus cubriendo el servicio durante una huelga general, 22 de enero de 1959. La medida «fue dispuesta por las ‹62› organizaciones, a la que se plegaron, con posterioridad, prácticamente todos los núcleos gremiales, tanto los identificados con los ‹32› como con los independientes».
Archivo Diario *La Capital.*



Plaza Sarmiento, inauguración del servicio de trolebuses de la línea G, 25 de mayo de 1959.
Archivo Diario *La Capital.*

virtió así en el caso emblemático de su gestión.

El Ente Autárquico de la Empresa se había creado mediante la Ordenanza 1426 del año 1959, en el marco de una serie de conflictos gremiales que se le plantearon al nuevo intendente interino. Inmediatamente el personal municipal decretó un paro que





duró 53 días, reclamando no sólo un aumento salarial sino la revisión de los criterios de racionalización administrativa que se querían aplicar a todo el ámbito de la Administración Pública. Este paro puso a la ciudad en un estado de caos, siendo tema recurrente de las sesiones del Concejo Deliberante, que trató de constituirse en un árbitro del conflicto, ante la posición irreductible de las partes: Intendente y Sindicato. El diario *La Capital* fue el portavoz de una tendencia que pedía resguardar la paz social con un expreso componente autoritario. En un editorial del 20 de marzo de ese año expresaba que «si no se puede poner fin a la anarquía en que vivimos, una instancia superior debe imponer el orden y el imperio de la ley. Es hora de despertar, de resolverse a gobernar, de imponer la autoridad». Y eso fue lo que hizo Carballo.

El gobierno provincial suspendió los comicios comunales que estaban previstos para julio de 1959 e intervino la ciudad de Rosario, sosteniendo el interinato de Carballo pero ahora bajo la fórmula de la intervención. La decisión adoptada por el gobernador Sylvestre Begnis y el elevado nivel de la disputa al interior del partido oficial provocaron la renuncia del vicegobernador, que trazó en su dimisión las líneas del desencanto político. El paro municipal se levantó el día 2 de mayo con un acta acuerdo que no se alejaba demasiado de la sostenida oportunamente por los concejales; la diferencia residió en el desmantelamiento de la dirigencia gremial que lo había convocado y su posterior cesantía.

Rosario se fue integrando a la nueva estructura productiva de la región y la enorme gravitación de la actividad metalúrgica había quedado en evidencia en la Tercera Exposición de Industrias, realizada a fines del año anterior. En el nuevo diseño institucional, los términos más corrientes de la política económica impuestos a nivel nacional por el programa de estabilización monetaria fueron descentralización, privatización y desconcentración.

A principios de junio de ese año se completó el proceso iniciado con la autarquía de la Empresa de Transporte de Rosario. Mediante un decreto, el interventor Carballo designó el Directorio, en cuya integración estuvieron representados tres sectores: por el Departamento Ejecutivo, Eduardo Bruera, Pedro Simonovich y Raúl Rossel; en representación de los usuarios, Dionisio Sánchez; por la UTA, José Puglisi.

El 24 de mayo de 1959 se dio inicio al servicio de trolebuses en Rosario; habían llegado de Buenos Aires las 21 unidades MAN, gestionadas un año atrás por el ex vicepresidente Alejandro Gómez. La primera línea que se inauguró fue la G con una tarifa de $1,70, la más alta del transporte público en ese momento. El recorrido partía de la Plaza Sarmiento por Avenida San Martín hasta Saavedra, donde existía una terminal que enlazaba con otros servicios hacia la zona sur de la ciudad. El acto fue presidido por el gobernador Sylvestre Begnis, a quien acompañó Carballo. Los tendidos de la línea aérea estuvieron a cargo de la SADE, Sociedad Argentina de Electrificación, filial de



Exhibición de 30 nuevos chasis Mercedes Benz en el Parque Nacional a la Bandera, marzo de 1960.
Archivo Diario *La Capital.*

una firma italiana que había tenido participación en obras similares para trolebuses en otras ciudades del país.

### El sistema de componentes: de obreros a patrones

Sin representación partidaria en el Concejo Deliberante, debido a la intervención del Municipio, pero con una gran presencia en los medios gráficos de la ciudad, Carballo puso en marcha el proceso de privatización del servicio de transporte urbano.

Dos anuncios simultáneos definieron la cuestión: el primero provenía del Ejecutivo Provincial, anunciando el retiro de la totalidad de los subsidios a la ETR; el segundo, propuesto por el Municipio, consistía en la entrega de la empresa al personal obrero a través de un sistema cooperativo denominado de componentes, que establecía que cada unidad fuera operada por cinco personas. Estos grupos estarían integrados por administrativos, choferes y técnicos que explotarían las unidades mediante un convenio y respaldados por un crédito bancario; el pago de las unidades se haría a largo plazo. La experiencia con algunas líneas que había entregado la Municipalidad en este período de transición era considerada positiva y por lo tanto la tendencia era aplicar el sistema de componentes a todo el transporte público.

Si bien esta experiencia no era nueva, la conversión de trabajadores en patrones, aunque fuera en términos cooperativos, quebraba aspectos de una cultura política sumamente arraigada en la sociedad argentina. Si la fuerte presencia del Estado durante el peronismo había desdibujado los límites entre los espacios públicos y los privados, las prácticas modernizadoras desarrollistas negaron aquella centralidad de lo estatal, provocando una ruptura crítica con los tiempos pasados.

La opinión pública apoyó decididamente la propuesta de Carballo de convertir a los trabajadores en dueños de empresas, ya que consideraba que había llegado la hora de asumir la responsabilidad de transformarse en esa patronal de la que habían de-





## El boleto, el sándwich de jamón y queso y los tranvías: retazos de una discusión




Entre Ríos y Córdoba, hacia el sur, abril de 1964.
Museo de la Ciudad.

*Sr. Bobrovsky:* …relaciono el precio del boleto actual cuando costaba diez centavos con lo que costaban en aquel tiempo productos elementales como el pan, la leche, el diario, el vino o el familiar de jamón y queso… sé que la ciudad no hace cuestión de cincuenta centavos más o menos, sino que le interesa el buen transporte, la frecuencia entre unidad y unidad… de manera que el problema fundamental se refiere a que los ómnibus tengan el estado que deben tener en una ciudad como ésta…
*Sr. Natale:* Quiero preguntarle al señor concejal que nos ha recordado el costo del sándwich de jamón y queso cuando el boleto valía diez centavos, si recuerda también cuántos pasajeros transportaban por kilómetro los tranvías cuando costaba diez centavos el boleto… En aquel entonces los tranvías tenían un promedio de pasajero transportado por kilómetro… exactamente igual al que se tiene hoy con los micros y no escapa a nadie la diferencia en el costo de explotación… el personal y la capacidad portante de aquellos viejos tranvías era muy superior a la de los micro ómnibus actuales. El boleto valía diez centavos y el sándwich de jamón y queso aumentó más de 85 veces… pero aquellos tranvías transportaban igual cantidad de gente… y se viajaba mucho más cómodo…

Diario de Sesiones del Honorable Concejo Municipal. Reunión del 11 de marzo de 1966, Orden del día n° 11, Fijación de Tarifas, pág. 51. El concejal Sergio Bobrovsky pertenecía a la UCRI, y el Concejal Alberto Natale al Partido Demócrata Progresista.




Colectivo Chevrolet modelo '46 frente al diario *La Tribuna*, en calle Santa Fe al 900, ca. 1959. La línea 221 se constituyó con capitales privados y tuvo una corta vida, presuntamente por no ser rentable.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

pendido. Si el gremio no aceptaba la propuesta, el Municipio eliminaría las líneas deficitarias y la Empresa debería funcionar con aquellas que no daban pérdidas; la Provincia se haría cargo de la deuda histórica pero sólo si la Empresa se proyectaba como firma comercial. El aumento de tarifas, si bien subsanaba en parte el déficit, debía estar ligado a la normalización del servicio, que no era otra cosa que la privatización definitiva; este desafío no desligaba al poder público de su función en la medida que ejercería el control sobre la prestación.

Sentados todos los integrantes del Directorio de la Empresa en el despacho de Carballo y con la prensa en pleno cubriendo la reunión donde se anunció la propuesta, la polémica subió de tono. Puglisi, representante de la UTA, reclamó una urgente definición de las autoridades a los requerimientos del gremio, que incluía una suba de salarios. Carballo anteponía la defensa del usuario, pedía a los tranviarios que trabajaran más horas y expresaba que había choferes municipales dispuestos a salir a la calle con los coches; los tranvías serían reemplazados por ómnibus y el Municipio abriría un registro para inscribir a los futuros cooperativistas. La declaración del gremio, días después, oponiéndose a la propuesta de Carballo, reeditó visiones antagónicas y teorías conspirativas, contra lo que definían como una maniobra entreguista y saboteadora del interventor municipal.

La crisis se agudizó y las manifestaciones de los actores involucrados giraron en un círculo vicioso que ocultaba la verdadera naturaleza del problema: no había más espacio para pensar en soluciones provenientes del erario público. Algunos medios se atrevieron a decir que había determinados intereses detrás de la decisión del intendente; otros aplaudieron su accionar porque ponía una barrera infranqueable a las





pretensiones de la corporación gremial. A un primer paro en noviembre de 1959, que duró unos pocos días, le siguió en marzo de 1960 una declaración de huelga general por tiempo indeterminado.

Algunas voces que habían integrado el Movimiento Pro Defensa se hicieron oír nuevamente, pero esta vez desde un lugar opositor al oficialismo. La vecinal de Empalme Graneros denunció la campaña de la entrega de las empresas del Estado; el Sindicato de Trabajadores Municipales también adhirió a la huelga, habida cuenta que el intendente había planteado además la necesidad de una reducción masiva del personal municipal. El «domador de gremios», como le decían a Carballo en ese momento, expresaba ante el diario *La Capital* que no iba a pagar los días de huelga y no trepidaría en otorgar vehículos a cuantas cooperativas surgieran en la ciudad, convocando al gremio, en una actitud provocativa, a llamar a un plebiscito para medir realmente el grado de legitimidad que tenía en los usuarios respecto de la medida de fuerza tomada.

Fueron días intensos, con comunicados cruzados, donde hicieron su aparición dirigentes nacionales de la UTA, intentando colaborar en la financiación de la compra de unidades y evitar la privatización del servicio. La irreductibilidad de la decisión del gremio hizo que el conflicto llegara a la instancia provincial. Luego de una reunión con el gobernador, Carballo explicó a la prensa que quedaba facultado por el Ejecutivo Provincial a solicitar la colaboración de la ciudadanía para transportar a los usuarios con cualquier vehículo disponible, pudiendo los propietarios de autos cobrar dos pesos el viaje, dado que el aumento salarial solicitado por los tranviarios no se podía pagar.



Ómnibus Bedford de la línea E, presentación en el Parque Nacional a la Bandera, 1962.
Colección Chiavazza, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Presentación de unidades de la línea 203 en el Monumento a la Bandera, ca. 1960.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





## ¿SUBE UD? ¿Solidaridad o política?

Ante la inminencia de las elecciones para renovar concejales y diputados nacionales a realizarse el 27 de marzo de 1960, y aludiendo que se impedía a los ciudadanos ejercer su derecho a voto porque el paro de la UTA no se levantaba, Carballo decidió incorporar taxis, vehículos particulares y choferes que pudieren manejar colectivos, abriendo efectivamente el registro en la Municipalidad.

La oblea con la leyenda ¿SUBE UD? que se entregaba a los autos dispuestos a llevar pasajeros, interpelaba directamente a la ciudadanía. Esta convocatoria al vecino, sin mediaciones de partidos y gremios, causó en la opinión pública el efecto esperado por Carballo y en pocas horas la Dirección de Tránsito recibió la inscripción de coches particulares y más de 40 choferes para conducir los ómnibus. Las unidades en la calle se incrementaron a 30, a pesar del paro, y 80 trabajadores se presentaron ante la Empresa para explotar las líneas por el sistema de componentes. En menos de 48 horas se habían arrendado provisoriamente a empresas particulares, y hasta que se resolviera el conflicto, 53 coches marca Leyland y Perkins que prestarían servicios en las líneas 50, 51 y F. La línea particular 211 comenzó a funcionar el 1 de abril de 1960 con un recorrido que comenzaba en Santa Fe y Paraguay y por esta calle hasta Uruguay, volviendo por Necochea. También se entregaron unidades para las líneas 205, que ya funcionaba, 218 y A, B y C.




San Lorenzo y Sarmiento, hacia el oeste. Finaliza el paro de tres días decretado por la CGT en adhesión a los trabajadores ferroviarios, 10 de noviembre de 1961.
Archivo Diario *La Capital*.

A pesar de la querella penal iniciada contra los directivos de la ETR por el representante del gremio, José Puglisi, acusando a la cúpula de malversación de caudales públicos por entregar en la vía pública ómnibus de la Empresa a personas extrañas a esa institución, el proceso de privatización no se detuvo. En un intento desesperado por esclarecer a la opinión pública, la UTA convocó a una reunión donde asistieron los desilusionados del frondizismo y los partidos de la oposición al gobierno: la Democracia Cristiana, la Unión Cívica Radical del Pueblo, el Partido Justicialista y el Partido




Tranvía contratado por tienda La Favorita, ca. 1960.
Museo de la Ciudad.





Comunista, más entidades vecinales y agrupaciones estudiantiles. Sostenían que se estaban enfrentando a un problema que no afectaba exclusivamente a los tranviarios, sino que, por el contrario, se hallaban en juego los intereses de toda la clase trabajadora en vísperas de su definitivo sometimiento a las patronales y a los dictados del Fondo Monetario Internacional, prometiendo tomar medidas —sin especificar cuáles— en defensa de los trabajadores cuyos intereses consideraban comprometidos. No faltaron las duras calificaciones a la labor del comisionado municipal, al que hacían partícipe de un supuesto juego dirigido por el Ministro de Economía de la Nación, el ingeniero Álvaro Alsogaray.

Finalmente, el servicio de transporte urbano prestado por la ETR fue transferido a la actividad privada con preferencia de la entrega de las unidades al personal de la empresa por el sistema de componentes. Los dirigentes gremiales tuvieron que aceptar la solución propuesta por la Municipalidad y el paro se levantó el 9 de abril, previa autocrítica de los gremialistas por los errores cometidos. Carballo había ganado la batalla con un amplio apoyo de la ciudadanía rosarina.

La efectiva prestación de un servicio público se constituyó así en el nexo necesario y excluyente entre ciudadanía y poder local, porque representaba la cristalización del constante reclamo de los vecinos y en este sentido no fue un dato menor que el hombre común solicitara ante el mismo Departamento Ejecutivo la concreción de obras de pavimentación, la ampliación de las líneas de transporte, la instalación de luces de mercurio, la renovación de cañerías de desagües pluviales y cloacales, la limpieza de calles y el zanjeo.

## Las nuevas líneas y los últimos tranvías

La ciudad se expandió, impulsada por los procesos de industrialización de base que el gobierno desarrollista fomentó mediante la participación de los capitales extranjeros. El área del Gran Rosario concentró la mayor parte de las inversiones, especialmente en las industrias química y petroquímica. Talleres de hilandería, establecimientos de refrigeración, montajes de máquinas de productos químicos, fábricas de partes y muy especialmente la industria metalúrgica hicieron de la ciudad un gran centro industrial.

Este crecimiento fue acompañado por fuertes políticas públicas desde el Municipio rosarino. El gobierno de Carballo —que asumió como intendente constitucional en 1960— programó la realización de una importante cantidad de obras públicas que serían financiadas con el apoyo de la Provincia y de la Nación. La demolición del Mercado Central, ubicado en la manzana de las calles San Luis, San Martín, San Juan y Cortada Barón de Mauá, permitió proyectar la actual Plaza Montenegro para albergar una construcción monumental con un moderno edificio, con cocheras y servicios en los subsuelos, cinco pisos para locales comer-



1961, el secretario de Servicios Públicos, Dionisio Sánchez, a la llegada de los dos primeros trolebuses Fiat adquiridos por la Municipalidad de Rosario en Milán, Italia, que serían destinados a la línea L para cubrir el servicio desde la Plaza Sarmiento hasta San Martín y Muñoz. Posteriormente llegarían otros coches embarcados desde el Puerto de Génova.
Archivo Diario *La Capital*.

ciales y departamentos para vivienda.

A ello se agregó la licitación para la repavimentación de 1.500 cuadras, la pavimentación y desagües pluviales en Ludueña Sur, el ensanche de la calzada de calle Cafferata de Salta a Santa Fe, la pavimentación de los canteros centrales de la calle Córdoba de Barra a Provincias Unidas y de los canteros de Avda. Belgrano, la instalación de nuevas luminarias en bulevares y avenidas, la inauguración del Cruce Alberdi, el ensanche del Bv. Rondeau que permitió la habilitación de carriles de vía rápida, la privatización del Matadero Municipal y la construcción de una moderna usina láctea. La intensa relación con las vecinales originó la creación del Ente Fiscalizador del Servicio Público, donde participaban casi cinco mil vecinalistas que establecieron una estrecha relación con el intendente municipal. También se realizaron inversiones en turismo, como la compra del barco Ciudad de Rosario y se proyectó la construcción del Observatorio Astronómico y el Planetario Municipal.

El servicio de transporte público pasó masivamente a manos privadas durante estos años, cuando todavía circulaban 23 líneas de tranvías, 2 líneas de trolebuses y 31 líneas de ómnibus y microómnibus que en su conjunto realizaban 56 recorridos, para una población de más de 600.000 habitantes.

La Línea E fue adjudicada a la empresa El Ñandú con vehículos de la flota municipal, que se fueron renovando con microómnibus Bedford de una sola puerta de ascenso y descenso. Recorría puntos estratégicos de la ciudad, como la zona de hospitales, Parque Independencia, Sociedad Rural, Hipódromo, clubes Provincial y Newell's Old Boys, Cementerio El Salvador, Facultad de Medicina y Odontología, Estación de Ómnibus Mariano Moreno, Cruce Alberdi, Estadio de Rosario Central, Hospital Freyre y Hospital de Niños Zona Norte, culminando en Portugal y Avda. Alberdi, lo que hacía a estas unidades muy rentables dada la gran cantidad de boletos que cortaban.

El sistema eléctrico se constituyó con cinco líneas de trolebuses: la G, inaugurada hacía dos años, prolongó su recorrido hasta la Terminal de Ómnibus, que había sido recientemente transferida por el gobier-







no de Sylvestre Begnis al ámbito municipal; la línea J inauguró su itinerario en la zona sur de Rosario y la línea I reforzó a la H, a causa de la gran demanda de pasajeros que tenía la zona norte en la mitad de su recorrido, es decir, hasta la plaza Alberdi. La



Mendoza y Bv. Avellaneda, ianuguración de la nueva línea K de trolebuses, 4 de diciembre de 1961.
Archivo Diario *La Capital*

En página anterior: Trolebuses llegando al puerto de Buenos Aires. «Con destino final a nuestra ciudad fueron desembarcados del vapor Río V dos trolebuses, para la línea de este sistema de transporte, que se habilitará en Rosario. Las unidades fueron adquiridas por la Empresa de Transportes y forman parte de un grupo de 40, para cuya compra se realizó oportunamente una licitación internacional, que resultó adjudicada a la empresa S.A.D.E., en representación del Consorcio Italgrupo, constituido en Italia por las empresas Fiat, Alfa Romeo y Compañía General Eléctrica.» 16 de julio de 1961.
Archivo Diario *La Capital.*

línea K fue inaugurada a fines del año 1961, con un trayecto que comenzaba en Avda. Pellegrini y Necochea y culminaba en la zona Oeste del Municipio, en Nicaragua y Mendoza, servicio que sería complementado poco tiempo después con la L, todas con unidades marca Fiat-Alfa Romeo-CGE. La línea M se estableció en 1967, fusionando las líneas G y J, para unir San Martín y Muñoz con la Terminal de Ómnibus.

Varias empresas prestaron servicio interurbano para cubrir el agitado tránsito entre las localidades de Granadero Baigorria y Puerto San Martín. La instalación del polo petroquímico en San Lorenzo, las cerámicas en San Lorenzo y Capitán Bermúdez, la fábrica de tractores en Granadero Baigorria, le otorgaron a esta región que se extiende a todo lo largo de la Ruta 11 una fisonomía netamente industrialista y un crecimiento poblacional muy importante. El Ente Coordinador de Empresas Coordinadas Santafesinas agrupó a los servicios de Gran Rosario S.R.L., El Obrero, Sargento Cabral, Posta de San Lorenzo y 9 de Julio para atender esta demanda de transporte







Tranvía frente a la Municipalidad de Rosario, último viaje, 12 de febrero de 1963.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



Tira de boletos para el último viaje en tranvía, 12 de Febrero de 1963.
Museo de la Ciudad.



Palacio municipal, última vuelta del tranvía,12 de febrero de 1963.
Archivo Diario *La Capital.*

de pasajeros.El 12 de febrero de 1963 los rosarinos contemplaron el último viaje de los tranvías, entre la melancolía de algunos y la algarabía de otros. Las líneas tranviarias 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 21 y 56 fueron reemplazadas por los controvertidos ómnibus Ford Wayne.

Testigos de la época relatan que se desmantelaron completamente las unidades, hasta dejarlas reducidas a piezas de no más de medio metro; la misma suerte corrieron las instalaciones y el equipamiento. Símbolos de la Argentina del Centenario que había mirado a Europa y asimilado su estilo, los tranvías desaparecieron de la ciudad casi sin dejar rastro.

## Las cotorras: escándalo y corto vuelo

Licitaciones poco claras, funcionarios cuestionados y resultados no valiosos para los usuarios fueron las consecuencias de la incorporación de los Ford Wayne que reem-



Colectivos Ford Wayne que reemplazaron el servicio de las últimas líneas tranviarias, ca. 1963.
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.







plazaron a los tranvías, situaciones que se produjeron durante el álgido año 1962, cuando un nuevo golpe militar interrumpió la institucionalidad democrática.

Daniel Gorni había asumido interinamente el gobierno de la ciudad en enero, dado que Carballo había sido electo gobernador de la Provincia, integrando la fórmula junto a José Cisera, en las primeras elecciones sin proscripción del peronismo. El nuevo intendente concretó con la empresa japonesa FEMMA la compra de cien ómnibus marca Hino, con dos puertas y una capacidad de 40 pasajeros sentados, como consecuencia de una licitación que se había realizado poco tiempo atrás y que fuera otorgada al pliego que presentó la cotización más elevada de los tres oferentes.

La crisis política abierta a partir del triunfo en la provincia de Buenos Aires del peronista Andrés Framini anticipaba el final del gobierno de Frondizi. Los temas locales quedaron en suspenso cuando la destitución del presidente ya era un hecho. En medio de este clima político, en Santa Fe se sancionó apresuradamente la nueva Constitución Provincial, mientras la ciudad de Rosario veía pasar cuatro comisionados en sólo dieciocho meses.

El primero de ellos, el coronel Rodrigáñez Richeri, creó una comisión investigadora para revisar los términos de la licitación, debido a las denuncias vinculadas con la compra de las unidades japonesas. Eduardo Hertz, que asumió el cargo en julio de ese año, fue el encargado de traer cien ómnibus con chasis Ford Thames Trader de origen inglés a instancias de la Secretaría de Transportes de la Nación y con la aprobación del interventor de la Provincia, José Noceti Campos.

El personal tranviario pasó a formar parte de una empresa llamada UTA, Unión de Trabajadores Asociados, para explotar los servicios de las últimas líneas tranviarias con las nuevas unidades Ford Wayne que el Municipio les había cedido. Los ómnibus tenían un chasis de origen inglés y carrocería americana, lo que motivó la protesta de la industria carrocera local. Las unidades venían totalmente desarmadas en un kit de piezas que se montaban en un taller de Buenos Aires ahorrando de este modo costos de flete y mano de obra.

Las unidades eran frontales, con dos puertas, y estaban construidas en chapa de aluminio por dentro y por fuera. Pintadas de verde, recibieron prontamente el mote de «cotorras». Adrián Yodice, busólogo rosarino dedicado a la investigación histórica de este medio de transporte, comenta que estos ómnibus eran ruidosos y duros en la suspensión, con una mecánica deficiente, presentando constantemente problemas en el sistema de frenos de tipo hidráulico, que luego fueron reemplazados en talleres de Buenos Aires por frenos a aire comprimido. La sociedad de componentes quebró en 1967 y algunas de las líneas pasaron a formar parte de otras empresas; el resto dejó de transitar las calles de la ciudad.

El cambio del tranvía al ómnibus no pudo haber sido más desafortunado; más de medio siglo de un servicio que había

En página anterior: Talleres tranviarios. «La ciudad reclama que el poder público disponga el definitivo destino de sus tranvías en desuso. Cuando fueron definitivamente radiados del transporte público los tranvías, pensóse con acierto que ese material sería eficazmente aprovechado por el poder público para subvenir determinadas necesidades de la existencia de la urbe. Algunas unidades de la referida clase encontraron, a raíz de solicitudes oportunamente formuladas ante las autoridades, la adaptación a otras funciones, y de este modo se vio que los viejos tranvías rosarinos pasaron rápidamente a convertirse en sede de establecimientos dedicados a la instrucción primaria en algunos barrios excéntricos, cuando no fueron inteligentemente convertidos en recintos religiosos para comodidad de los fieles. No obstante todo ello, muchos tranvías continúan almacenados en galpones municipales…» 6 de diciembre de 1963.
Archivo Diario *La Capital*.

**Interior de ómnibus, 1962.**
Colección Chiavazza Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología







acompañado el crecimiento de Rosario fue reemplazado por la tosca imagen de «las cotorras» que, como bien dice Yodice, hoy nadie recuerda.

En setiembre de 1963, como consecuencia del llamado a elecciones generales, asumió la intendencia de Rosario Rodolfo Bercovich, perteneciente a la Unión Cívica Radical del Pueblo. Durante su gestión, todos los temas se subordinaron a la factibilidad de los presupuestos públicos. De este modo se paralizó la construcción del Planetario Municipal, se disolvió el Ente Fiscalizador del servicio público y los trabajos para la reparación y pavimentación de calles descendieron a una cifra ínfima.

La ciudad fue perdiendo el protagonismo que había tenido durante el período desarrollista y las miradas se dirigieron hacia las políticas adoptadas en el ámbito nacional por el gobierno de Arturo Illia, que constituían un regreso a la intervención del Estado en materia económica. Este proceso fue abruptamente interrumpido por otra modernización, esta vez por la vía autoritaria.

El transporte urbano de pasajeros fue la única privatización importante del gobierno desarrollista con un correlato similar en otras ciudades de la República. Quizá por ello sintetiza en su devenir los conflictos de una época: tiempos de rupturas en las organizaciones políticas y sociales, aparición de nuevos actores en la sociedad civil, búsqueda de modelos económicos que superaran el intervencionismo estatal, conflictividad social, discursos encontrados e irreductibles y otros de carácter sintetizador en la búsqueda de una fórmula posible, elementos de una nueva cultura urbana que se fue conformando junto al crecimiento y la diversificación de la estructura productiva del país.



## Capítulo 6

# Dictaduras y democracia. Lógicas empresarias y ensayos de reorganización del transporte público (1966-1989)

Laura Badaloni - Romina Garcilazo






# Dictaduras y democracia. Lógicas empresarias y ensayos de reorganización del transporte público (1966-1989)

Laura Badaloni - Romina Garcilazo

Pese a la calcomanía pegada en el respaldar del conductor —con la leyenda «ciudad limpia, ciudad sana, ciudad culta»—, el piso del coche estaba cubierto de papeles y restos de galletitas que dejaban caer los chicos, mientras se perseguían por el pasillo, esquivando los coscorrones manotazos de sus padres. A medida que subían, los pasajeros se desplazaban presurosos, impulsados por el brusco envión del trolebús al arrancar, hacia el fondo del coche, junto a la puerta de descenso, donde había un asiento vacío…

Osvaldo Aguirre

Hacia fines de los años 60, otro régimen originado en un golpe de estado estaba a punto de ser derrocado, fruto de las movilizaciones sociales tanto estudiantiles como obreras. En Córdoba y luego en Rosario masivas protestas desencadenarían la caída del gobierno de facto encabezado por el General Onganía. En 1973, con el regreso a la democracia y del peronismo proscrito al poder, se abrió un período de turbulencias políticas y sociales que desembocarían en la dictadura más sangrienta de toda la historia argentina, que se extendió de 1976 a 1983, cuando se inició la nueva etapa democrática que continúa hasta nuestros días.

## Inestabilidad política, desarrollo y ensayos de planificación

El período abierto entre principios de los 60 y mediados de los 70 constituyó, para la provincia de Santa Fe y particularmente para la ciudad de Rosario y su zona de influencia, un momento de gran desarrollo industrial, en el que se destacaron las ramas metalmecánicas (maquinaria agrícola), químicas y petroquímicas. Resultado del impulso dado por el gobierno de Arturo Frondizi a las inversiones de capitales extranjeros, este nuevo proceso de industrialización no fue interrumpido por los gobiernos siguientes, fueran constitucionales o no. Como lo señalara Silvia Simonassi, del total de radicaciones industriales autorizadas en

En página anterior: Pasaje Celedonio Escalada, en primer plano un taxi Siam Di Tella 1500.
Fotógrafo Edgardo Galante, *Rosario, esa ciudad*, Editorial Biblioteca, 1970.



Huelga de transporte en Rosario. Colectivo incendiado en Maipú al 3300, 14 de septiembre de 1971. El paro de 24 horas fue dispuesto por la AOTA (Asociación Obreros del Transporte Automotor), la que en un comunicado repudió «los desmanes ejecutados por elementos extremistas». Archivo Diario *La Capital.*

el país, cerca del 50% correspondió a la provincia de Buenos Aires y el 24% a la de Santa Fe.

Fueron años también de crecimiento poblacional para Rosario. Si en 1960 la ciudad tenía alrededor de 600.000 habitantes, al finalizar la década de 1970 contaría con un tercio más. El factor principal de este aumento fueron los flujos de migración interna estimulados por la atracción que ejercía la ciudad como polo de desarrollo. La carencia de calificación laboral condenó a muchos de estos hombres y mujeres a habitar en las villas de emergencia que ya constituían una presencia relevante en los márgenes del tejido urbano: la Tablada, Bajo Saladillo, Villa Manuelita —de vieja data— y las más recientes Villa Modelo o Barrio Ludueña.

El régimen militar de Onganía, instalado a partir de 1966, se caracterizó por una búsqueda casi obsesiva de eficiencia en la gestión y por la promoción del desarrollo económico, al que consideraba garantía para la seguridad nacional. Dictadura y ensayos de racionalización en lo económico-social no parecían estar divorciados y efectivamente es posible hallar en la provincia de Santa Fe ejemplos de ello, como algunas gestiones realizadas desde el propio ámbito universitario. En buena medida, las problemáticas del urbanismo y el desarrollo regional fueron encaradas por el Instituto de Planeamiento Regional y Urbano, cuyo director Jorge Enrique Hardoy estaba interiorizado de ellas y había emprendido la formación de cuadros especializados.

Sin embargo, en el marco de la inestabilidad política reinante a mediados de los años 60, las estrategias de planificación urbana en Rosario mostraban magros resultados. En 1965, y partiendo del enfoque diferente que se había comenzado a dar a los problemas de desarrollo a nivel nacional y provincial, se creó la Comisión Coordinadora Urbanística Ferroviaria, Vial y Portuaria, la cual —integrada por representantes de Ferrocarriles Argentinos, el gobierno de la Provincia de Santa Fe y la Municipalidad de Rosario— tomó en sus manos la elaboración de un nuevo plan ferro-portuario para la ciudad. Sus funciones se vinculaban a requerimientos de modernización técni-







Colectivo Bedford de la línea 6 de la empresa Zona Sud SRL, transitando por avenida Pellegrini luego de dos jornadas de paro decretadas por la CGT, 2 de marzo de 1972. Archivo Diario *La Capital.*

ca y de compatibilización del transporte ferroviario y otros usos del suelo urbano. A los fines de cumplir con el primer objetivo, se trabajó para eliminar las diferencias de trochas existentes y unificar las redes ferroviarias en sólo dos sistemas (trocha ancha y angosta). Por otra parte, se procuraba el desplazamiento y reubicación de trazado de vías y la recuperación de tierras ocupadas en ese momento por el ferrocarril para destinarlas a usos considerados prioritarios para la población. A partir de los acuerdos




3 de Febrero y Sarmiento, hacia el oeste. Colectivo de la línea 201 de la empresa 20 de Junio Ltda., ca.1968.
Museo de la Ciudad.

surgidos entre las tres partes intervinientes, se redactaron las bases de un proyecto ferro-portuario para Rosario que luego se integró al Plan Regulador. A grandes rasgos, se retomaba la idea contenida en el Plan Rosario de Montes referente al diseño de una «Troncal ferroviaria», que consistía en reducir a un único trazado central todo el tráfico ferroviario dentro de la ciudad y construir además una Estación Única de Pa-





sajeros. También se proyectaron desviaciones de líneas ferroviarias, expropiaciones de terrenos para llevar adelante las obras programadas y una serie de realizaciones complementarias, entre las que se contaban viaductos y pasajes a bajo nivel. De todas las obras concretadas se destaca la inauguración, en 1971, del Viaducto Avellaneda sobre el Patio Parada. Sin embargo, muchos proyectos quedaron en la nada, lo que obstaculizó y postergó el reordenamiento de las redes ferroviarias durante muchos años.

La originaria Comisión Coordinadora Urbanística Ferroviaria, Vial y Portuaria dio paso en 1969 a la Prefectura Gran Rosario, cuyas funciones se extendían a otras localidades del área metropolitana, que articulaban sus tradicionales actividades agrícolas con su más reciente desarrollo industrial. El nuevo organismo —en una concepción integrada del planeamiento— buscó resolver cuestiones ligadas al saneamiento, la vivienda y el transporte en esa dimensión metropolitana, a través de su abordaje en perspectiva interdisciplinaria. Se partía del supuesto de que los municipios estaban imposibilitados de encarar una planificación a escala regional y por tal razón debían ser reemplazados por otras unidades territoriales como *la región*, entendida como *intermunicipal*. La Prefectura Gran Rosario actuaba como intermediaria entre la planificación local y la provincial, teniendo a su cargo formular objetivos de desarrollo del área sobre la base de un diagnóstico que incluía factores físicos, sociales, económicos y jurídicos. Asimismo dictó las normas generales a las que debían ajustarse los planes reguladores de cada uno de los municipios que conformaban su zona de influencia y que se extendía hacia el oeste hasta Roldán y a lo largo de la costa desde Puerto San Martín al norte hasta Arroyo Seco al sur. Esta región coincidió, en gran parte, con el área que había sido receptora




Un colectivo Mercedes Benz de la línea 54 cruza San Martín por calle Rioja, hacia el oeste, ca. 1975.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

de inversiones de capitales extranjeros que habían delineado el llamado cordón industrial de Rosario. El funcionamiento de la Prefectura estaba integrado y subordinado a otros entes de planeamiento tanto nacionales (Consejo Nacional de Desarrollo) como provinciales (Consejo Provincial de Desarrollo).

La Prefectura Gran Rosario había incorporado a profesionales formados en las universidades nacionales, muchos de los cuales habían tenido que abandonar los claustros luego del golpe militar de 1966. También se apreciaban vínculos con instituciones académicas privadas como el Instituto Torcuato Di Tella. Precisamente, al analizar los contenidos y perspectivas de sus trabajos se comprueba su continuidad con producciones intelectuales generadas en el ya mencionado Instituto de Planeamiento Regional y Urbano entre 1963 y 1965 y, una vez intervenida la Universidad, con institutos privados como el Centro de Estudios Urbano-Regionales. De esta manera, el nuevo organismo conjugaba en su interior el saber científico-universitario acumulado hasta entonces y las necesidades de planificación formuladas desde las esferas del Estado.

Los integrantes de la Prefectura Gran Rosario realizaron trabajos de investigación en materia económica, histórica, sociológica, demográfica, de ingeniería y arquitectura que sirvieron de base para posteriores proyectos. Entre sus miembros —además de su Prefecto, Arq. Oscar Mongfeld— figuraron entre otros los economistas Alejandro Rofman, Edgardo Ferrer y Carlos Cristiá; los cientistas sociales Susana Petruzzi, Élida Sonzogni y Lylia Maxera; profesionales de la ingeniería como Enrique Klotzman, Horacio Premoli, José Emilio Bernasconi y Hugo Bresciani; estadísticos matemáticos como Beatriz Bruera y arquitectos como Adolfo Concina, Mario Corea, Lidia Pla, María Delia R. Ansaldi, Eugenio Pognante, Norma Siryi y abogados como Juan Carlos Premoli, Raúl Calgaro, etc.

El sistema de transportes de Rosario mereció un tratamiento especial por parte de la Prefectura, fundamentalmente en referencia al reordenamiento ferroviario. Entre sus proyectos existió un plan —denominado El Metropolitano— de reestructuración tanto del transporte de la ciudad como de las comunicaciones con el área circundante. Tras un diagnóstico minucioso de las condiciones locales se había concluido que era imposible establecer un sistema de subterráneo de corto recorrido dentro del casco céntrico de la ciudad, teniendo en cuenta que la densidad poblacional no ameritaba tal emprendimiento. Como alternativa, tomando de ejemplo a ciudades europeas se propuso un sistema de transporte que incorporara no sólo a la ciudad de Rosario sino también a su área metropolitana. El mismo incluiría tres servicios diferentes a establecer de forma escalonada: el primero suponía el incremento inmediato de las líneas suburbanas ya existentes que partían desde la Estación Rosario Central hacia localidades cercanas; el segundo proponía la construcción de una línea ferroviaria interurbana con doce nuevas estaciones que,

En página siguiente: Inundaciones en la provincia de Santa Fe y Córdoba. A causa del avance de las aguas algunos tramos de las vías del ferrocarril Mitre quedaron inutilizados por varios días. Por esa razón el tren Estrella del Norte que desde Tucumán se dirigía a la Capital Federal quedó detenido en Rosario. Andén de la estación de trenes Rosario Norte, enero de 1978. Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».







saliendo de Rosario Central, realizara un rodeo por el centro de la ciudad conectando la zona del Monumento a la Bandera, los barrios de la zona sur, Villa Gobernador Gálvez, los barrios de la zona norte y regresara, por último, a la Estación Rosario Central; el tercer servicio consistía en una línea central en forma de doble circuito (uno norte-sur y otro este-oeste) que atravesaría el centro de la ciudad en su mayor parte a bajo nivel o de forma subterránea.

El sistema metropolitano diseñado por la Prefectura se proponía modificar la estructura urbana de ese momento «promoviendo el desarrollo orgánico de los municipios y comunas de Gran Rosario, favoreciendo en gran medida la descentralización de la ciudad e indirectamente la economía del área», con el afán de iniciar el descongestionamiento del centro de la ciudad. A pesar de estas proyecciones para Rosario y su entorno, El Metropolitano nunca se llevó a cabo, al igual que otros proyectos encarados por la Prefectura tales como el Complejo Regional Rosario Victoria, redactado por un equipo dirigido por el Ing. Enrique Klotzman, que anticipaba la necesidad de integrar de forma productiva las costas de Rosario con la vecina localidad enterriana de Victoria. Las causas de estas frustraciones estuvieron originadas, fundamentalmente, en las limitaciones del Estado para la provisión de recursos económicos y en las resistencias de ciertos sectores privados o corporativos a aceptar los planes estatales de ordenamiento urbano que priorizaran las necesidades sociales colectivas en detrimento de los intereses privados. La disolución de la Prefectura Gran Rosario en abril de 1976 por parte del gobierno militar significó, por un lado, el triunfo de una visión mercantilizada del uso del suelo metropolitano frente a la acción planificadora del Estado, y por otro, la persecución ideológica de quienes habían sido sus artífices.

## Dictadura y transformaciones urbanas

La ruptura del orden democrático se tradujo en una progresiva disminución de los aportes presupuestarios de los gobiernos provincial y nacional en materia de reformas urbanas y ferroviarias en Rosario. Las obras públicas en la ciudad no se paralizaron pero adquirieron en su ejecución ese sesgo burocrático propio de un régimen autoritario menos interesado en atender las necesidades reales de la población que en seguir las lógicas del mercado. En muchos casos se trató de respuestas espasmódicas a hechos particulares, por medio de los cuales la dictadura buscaba evidentemente obtener réditos políticos. Ejemplo de esto fue la organización en 1978 del Campeonato Mundial de Fútbol en Argentina, llevada a cabo al tiempo que se desplegaban acciones de terrorismo de estado en todo el país. Debido a que la ciudad fue una de las subsedes mundialistas, se hicieron numerosas obras acordes con los compromisos asumidos. Una verdadera seguidilla de inauguraciones sorprendió a los rosarinos: un Cen-








Pasajeros viajando «colgados» en un colectivo Mercedes Benz LO 911 con carrocería CaMeCas de la línea 205, empresa Zona Norte SRL, ca.1970. Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.

tro de Prensa en la Plaza Pinasco (el actual Centro Cultural Bernardino Rivadavia), la ampliación de avenidas y bulevares, la autopista a San Nicolás, el nuevo estadio de fútbol del Club Rosario Central, un hospital de emergencias, entre lo más destacable. Con semejante despliegue se intentaba transmitir —hacia el interior de la nación pero fundamentalmente hacia el extranjero— una imagen de gobierno pujante y preocupado




Corrientes y Mendoza, trolebús incendiado durante el Rosariazo, 1969.
Colección Charly López.

por el bienestar de los ciudadanos. Estas operaciones, sin embargo, no alcanzaron a ocultar la naturaleza siniestra del régimen, que se revelaba entre otras cosas en el tratamiento dispensado a las villas de emergencia de la ciudad. El aumento de los asentamientos precarios ligado a las constantes migraciones desde las provincias más pobres no había cesado con el cambio de década ni con el golpe militar; por el contrario, se profundizó y las autoridades locales, ante el inminente comienzo del Mundial de Fútbol, optaron por ocultarlo levantando un grueso muro en el ingreso sur de la ciudad para esconder la miseria del barrio Las Flores.

Como resultado de un proceso iniciado en la década anterior, durante los años 70 Rosario asistió a un auge de la construcción privada. Numerosos edificios de propiedad horizontal provocaron una gran transformación en la planta urbana, a pesar de la cual Rosario mantuvo un esquema de desarrollo radiocéntrico: existía una zona principal con forma de triángulo de unas trescientas manzanas, cuyos lados estaban determinados por el bulevar Oroño, la avenida Pellegrini y el río Paraná. La franja ribereña continuaba prácticamente inaccesible y desaprovechada debido a la valla insalvable que conformaban las instalaciones portuarias y ferroviarias.

La densidad poblacional, alta en la zona céntrica, iba decreciendo a medida que la trama se extendía en forma tentacular hacia el sur, el norte y el oeste, dejando áreas despobladas entre tentáculo y tentáculo, de tal forma que incluso muy cerca del centro quedaban numerosos espacios baldíos. Con los servicios urbanos sucedía algo semejante: el centro contaba con una infraestructura casi completa de agua corriente, desagües cloacales y pluviales, corriente eléctrica, alumbrado público, gas natural y pavimento, pero a medida que las calles se apartaban del centro la cobertura disminuía hasta desaparecer casi por completo. El diseño urbano incidía en la forma que adoptaba el transporte de pasajeros: las líneas de colectivos conectaban primordialmente el centro con los barrios; no existían prácticamente líneas que circunvalaran la ciudad y ninguna vinculaba entre sí las zonas norte, oeste y sur.

El transporte público en los años 70 heredó la estructura de la década anterior, que incluía ómnibus, microómnibus y una flota de trolebuses con tracción eléctrica. Rosario nunca disfrutó de un sistema específico de trenes suburbanos, a pesar de que algunos recorridos del tendido ferroviario sirvieron de complemento, desde fines del siglo XIX, para el transporte en la ciudad. Las estaciones que tenían paradas y posibilitaban estos traslados eran, entre otras, Rosario Central, Rosario Oeste, Antártida Argentina (ex Fisherton), Sarratea, Parada Arroyito y Ludueña.





Muchos de estos apeaderos tuvieron su origen en la necesidad de facilitar el transporte de los empleados de las empresas ferroviarias a sus lugares de trabajo. Durante la protesta antidictatorial de 1969, conocida como Rosariazo, algunas de esas estaciones fueron quemadas, comprometiendo seriamente la continuidad de esta modalidad de transporte. Sin embargo, el cierre total se dio entre los años 1977 y 1978, cuando desde el Estado Nacional se decidió la desarticulación de todos los servicios ferroviarios locales para pasajeros.

Durante los años 70, el total de los automotores del servicio de transporte público era de alrededor de 700 coches. Desde 1977 las empresas renovaron sus unidades y, al final de la década, la mayoría de la flota no alcanzaba los tres años de antigüedad. En relación a los pasajeros transportados, las cifras permanecieron estables hasta 1975, cuando se produjo una merma considerable. A partir de 1979 comenzó a revertirse la situación, llegando al año siguiente a superar los 190 millones de usuarios y manteniendo en lo sucesivo una tendencia de crecimiento. Igualmente y a pesar de estas cifras, las estadísticas del Centro de Transporte de la Universidad Nacional de Rosario demostraban que el promedio de viajes por habitante había conservado una claro rumbo descendente: si en 1970 cada rosarino había realizado 283 viajes anuales, esa cifra se reduciría a 226 en 1983. Estos recuentos evidenciaban una suerte de estancamiento del promedio anual de usuarios del sistema público de transporte y una paulatina sustitución del mismo por automó-



Catamarca y Vera Mujica, vecinos contemplan un colectivo quemado durante el Rosariazo, 1969.
Colección Charly López.

En página siguiente:
Plaza Sarmiento, largas colas para tomar el trolebús, 10 de febrero de 1966. «Entre los graves problemas que afectan a Rosario figura el de las deficientes prestaciones del servicio de transporte colectivo de pasajeros. Nadie lo ignora y, día a día, es fácil escuchar en distintos tonos, hasta como reclamo airado, el comentario sobre las prolongadas esperas para tomar un coche, el incumplimiento de los horarios, el pésimo estado de las carrocerías, los cortes en los recorridos, incluso lo frecuente del trato descomedido hacia el público».
Archivo Diario *La Capital.*

Lockout de la CETUP, concentración de transportistas frente al Concejo Municipal. «Inesperadas derivaciones tuvo el cese de actividades que acorde con lo dispuesto en reciente asamblea, iniciaron anoche las empresas de transporte urbano de pasajeros, como expresión de protesta por la reciente resolución del Concejo Municipal que desestimó el pedido de aumento tarifario…», 16 de marzo de 1966.
Archivo Diario *La Capital.*

viles particulares, lo que produjo evidentes efectos negativos para la ciudad: por un lado, el aumento del tránsito en la zona céntrica y los consiguientes congestionamientos, y por el otro, la asignación de recursos de una forma socialmente antieconómica: unidades capaces de transportar numerosas pasajeros eran reemplazadas por vehículos ocupados a veces sólo por el conductor.

Las líneas de colectivos pertenecían, en su totalidad, a empresas privadas que durante la intendencia de Luis C. Carballo se habían constituido —según se vio en el capítulo anterior— como sociedades de componentes. Atrás había quedado el modelo de propiedad estatal; en el nuevo sistema, las empresas fijaban las políticas del transporte, regidas por un criterio de rentabilidad que muchas veces se desvinculaba de la premisa de brindar un buen servicio.

Una de las primeras modificaciones introducidas al sistema de transporte urbano después de la salida de la órbita municipal fue la eliminación de los guardas sobre los coches. Debido a que en un comienzo fueron los ex trabajadores de la Empresa Municipal de Transporte, ahora transformados en propietarios, los que manejaron sus propios colectivos, esta ausencia no debió preocuparles demasiado ya que representaba ahorrarse mayores erogaciones. De forma progresiva, durante las décadas del 60 y 70, estos «conductores-propietarios» originales comenzaron a contratar choferes para que los reemplazaran en la tarea de manejar las unidades y así se fueron convirtiendo en empresarios, con empleados a su cargo. Esta transformación social incluyó una selección que significó el fortalecimiento de algunos y la desaparición de otros.

A partir de 1976 —y siguiendo el análisis del Centro de Transporte de la UNR— se produjo un crecimiento constante del promedio de vehículos en manos de las empresas. La tendencia predominante del período fue el incremento y la consolidación del número de empresas medianas en detrimento de las más chicas y más grandes.

Las mutaciones sociales ocurridas en el mercado de trabajo tuvieron también su correlato en el ámbito institucional. Las 28 firmas de transporte urbano existentes en 1970 estaban organizadas en la CETUP (Cámara de Empresarios del Transporte Urbano de Pasajeros), que había sido fundada en 1961. Esta corporación empresaria fue aumentando su poder con el correr de los años, logrando presionar sobre el Estado para conseguir importantes aumentos del boleto. Esto fue particularmente evidente en el período abierto en 1976, cuando el gobierno de facto benefició ampliamente a los empresarios del transporte urbano de pasajeros decretando jugosos incrementos del pasaje: de 20$ en diciembre de 1976 a 1700$ en el mismo mes de 1981. Este aumento se correspondía con la dinámica de los índices de precios al Consumidor (IPC), calculados por el INDEC para esa etapa, es decir que fue paralelo al de otros bienes y servicios utilizados por las clases populares, quienes debieron pagar los enormes costos derivados del plan económico pergeñado por el entonces Ministro de Economía José Alfredo Martínez de Hoz.

Si bien nunca se mostró satisfecha con los aumentos del boleto, la CETUP guardó un tono cuidadoso y conciliador hacia las autoridades militares. El 13 de enero de 1977, aunque algo contrariada por la insuficiencia del aumento decretado para el pasaje, la cámara empresaria manifestaba en un comunicado publicado en el diario *La Capital* que «teniendo en cuenta la profunda preocupación del intendente y su equipo, por el problema social que están atravesando los sectores de menos recursos, los transportistas urbanos acceden a colaborar en esta hora crítica, sumándose a la sensibilidad de sus gobernantes, en una contribución de no llevar las tarifas a los niveles exigentes que demanda la prestación de este servicio público esencial». Esta manifestación de supuesta sensibilidad de los empresarios contrastaría, una vez reinstalada la democracia, con la actitud menos comprensiva para con los gobiernos municipales y el poder adquisitivo de los usuarios.

Por otro lado, la supresión antes aludida del guarda sobre los colectivos originó conflictos laborales con los conductores que debían manejar y cortar boletos, percibiendo salarios inferiores a los de los choferes de trolebuses, que sí contaban con guardas. En septiembre de 1974 estalló un conflicto en el que los choferes exigieron ser categorizados como conductores-guardas y recibir un aumento de sueldo. Durante los diez días que duró la huelga se produjeron que-








Plaza Sarmiento, largas colas para tomar el trolebús durante el lockout de la CETUP, 17 de marzo 1966. «Salvo los trolebuses, atestados desde las primeras horas, no hubo otro servicio público…». Archivo Diario *La Capital.*

mas de colectivos y ataques hacia los conductores que no adherían a la misma. La UTA (Unión Tranviaria Automotor), que era el sindicato que los nucleaba, y la filial local de la CGT (Confederación General del Trabajo) se negaron a apoyar el conflicto. A pesar de ello, los conductores consiguieron un aumento importante por parte de las empresas. La doble función de los choferes seguiría siendo un tema sin resolver hasta la década del 90, cuando se estableció el sistema de pre-pago a través de tarjeta magnética.

La flota de trolebuses, instalados a partir de 1959 en Rosario, conservó hasta comienzos de los años 70 un promedio anual de carga de pasajeros cercano a los 16 millones. A partir de 1971 y debido a una deficiente política de mantenimiento de sus coches, los trolebuses empezaron a mostrar signos de deterioro en el servicio y consecuentemente disminuyó la cantidad de usuarios. Las cifras para 1982 denunciaban este fenómeno: los trolebuses habían transportado apenas 8 millones de personas y al año siguiente perderían un millón más.

Las líneas que habían sobrevivido eran la K, la H y la M, que estaban administradas por la Dirección Municipal de Trolebuses. En mayo de 1969 habían sufrido, al igual que los ferrocarriles, las consecuencias de la furia popular desatada en las calles y muchas de sus unidades —modelos FIAT y MAN— habían sido incendiadas o seriamente dañadas. Para su reemplazo en 1970 se procedió a la compra de unidades usadas Mercedes Benz a la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza. Luego de 1976, y aduciendo que el servicio eléctrico de transporte era deficitario, las autoridades municipales, encabezadas por el intendente de facto Augusto Cristiani, decidieron la supresión de la línea H. La situación de decrepitud de las unidades, agravada por el abandono oficial, se fue agudizando hasta culminar en la privatización del servicio en 1979, a través de una licitación de la que resultó adjudicataria la empresa Martín Fierro SRL, que se comprometió entre otras cosas a renovar totalmente la flota mediante la compra de nuevas unidades y a utilizar baterías eléctricas, lo que a pesar de algunos intentos no prosperó. La primera medida de la empresa fue la supresión de los guardas, tal como había ocurrido con la privatización del servicio de colectivos en los años 60. Asimismo, como señala el estudioso del transporte urbano de Rosario Mariano Antenore, se redujo la cantidad de asientos de la flota FIAT, quedando 27 en lugar de los 43 originales, con el objetivo de transportar más pasajeros parados. Algo similar ocurrió con los coches Mercedes Benz. Estas modificaciones obraron en detrimento de la comodidad de los pasajeros y en el deterioro de las condiciones laborales de los choferes, que ahora debían cortar boletos además de manejar. En 1980 se implementó, de forma efímera, un sistema de pasajes pre-pagos en la línea K a través de boletos de cartón que se introducían en una ranura que habilitaba a los pasajeros a franquear un molinete, pero el experimento duró muy poco tiempo por fallas en el sistema y los conductores debieron continuar cumpliendo su doble función.



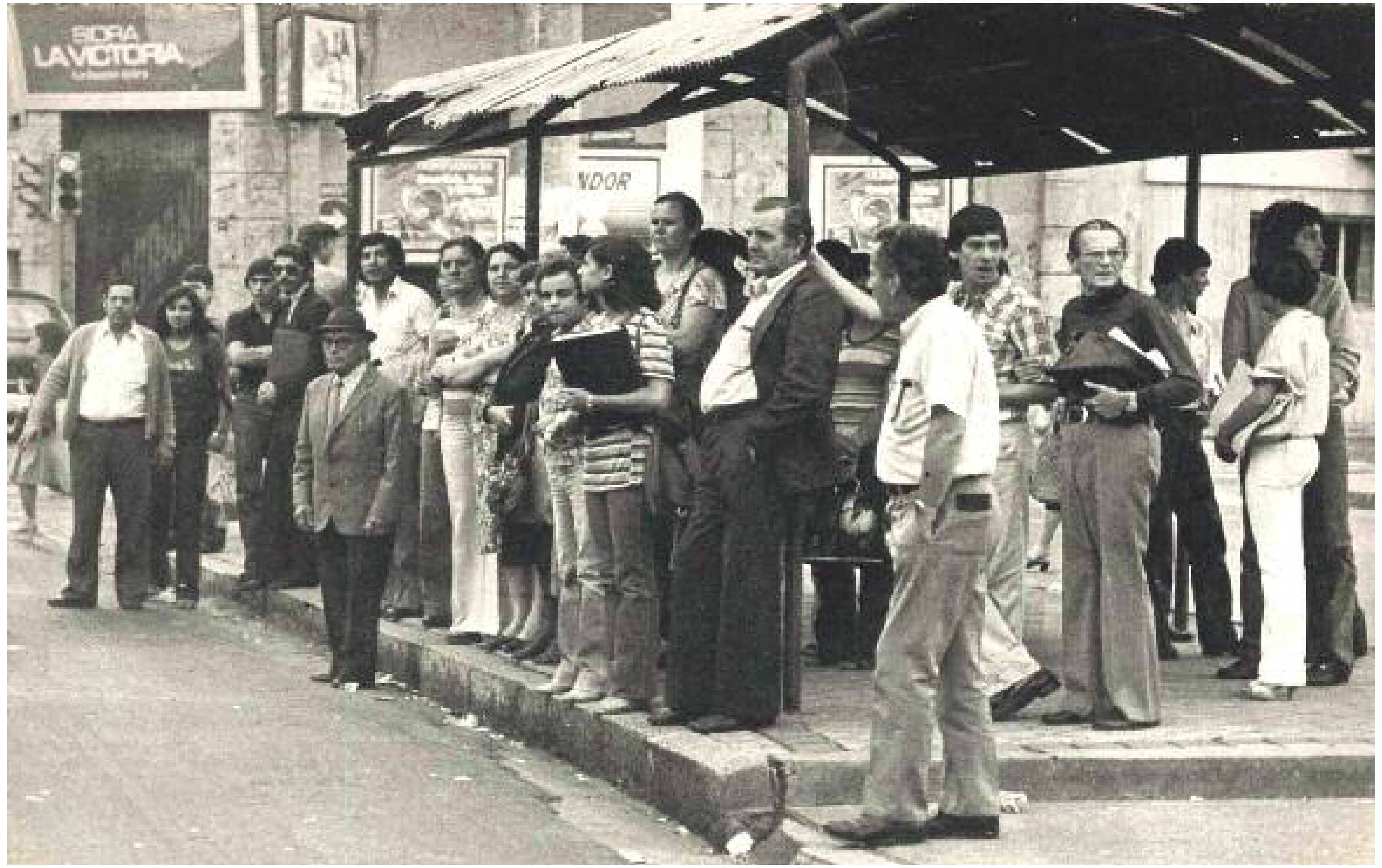




Nuevas unidades de trolebuses soviéticos llegan a Rosario, mayo de 1980. Archivo Diario *La Capital.*

Respecto de los coches, la empresa Martín Fierro procedió a reparar las viejas unidades MAN y FIAT y, en lugar de comprar vehículos nuevos, optó por ensamblar partes de los distintos modelos con que contaba. El cambio de unidades sobrevendría recién en abril de 1980, con la adquisición de coches soviéticos que aportaron algunas novedades técnicas: tres puertas, suspensión neumática, dirección hidráulica, recuperador eléctrico para las lanzas, música funcional y una mayor capacidad en el traslado de pasajeros. La falta de un mantenimiento eficiente por parte de la empresa significó un deterioro muy grande de la flota. La crisis por la que atravesaba Martín Fierro SRL y la progresiva decadencia de sus coches demostraban a las claras que la privatización no había aportado mejoras al servicio.

A comienzos de la década del 80 volvió a circular poco tiempo la línea H, pero enseguida dejó de hacerlo definitivamente. Respecto a la línea M, sus coches eléctricos fueron reemplazados por colectivos a fines de 1984 y los trolebuses desplazados pasaron a integrar la flota de la línea K. Hay




Huelga de choferes, 3 de diciembre de 1979. La paralización de tareas dispuesta por los conductores nucleados en la Unión Tranviarios Automotor por demanda de salarios se extendió por 8 días.
Archivo Diario *La Capital.*

que recordar que el Concejo Municipal había autorizado aquella sustitución sólo por un año, a cuyo término la empresa se comprometía a renovar la flota eléctrica. Como esto no sucedió, la compañía perdió sus derechos a prestar el servicio de la línea M, aunque conservó la explotación de la K. De esta manera, tal como señala Antenore, la concesión original, de carácter único e indisoluble, fue «mágicamente» dividida por los concejales a la hora de sancionar su caducidad.



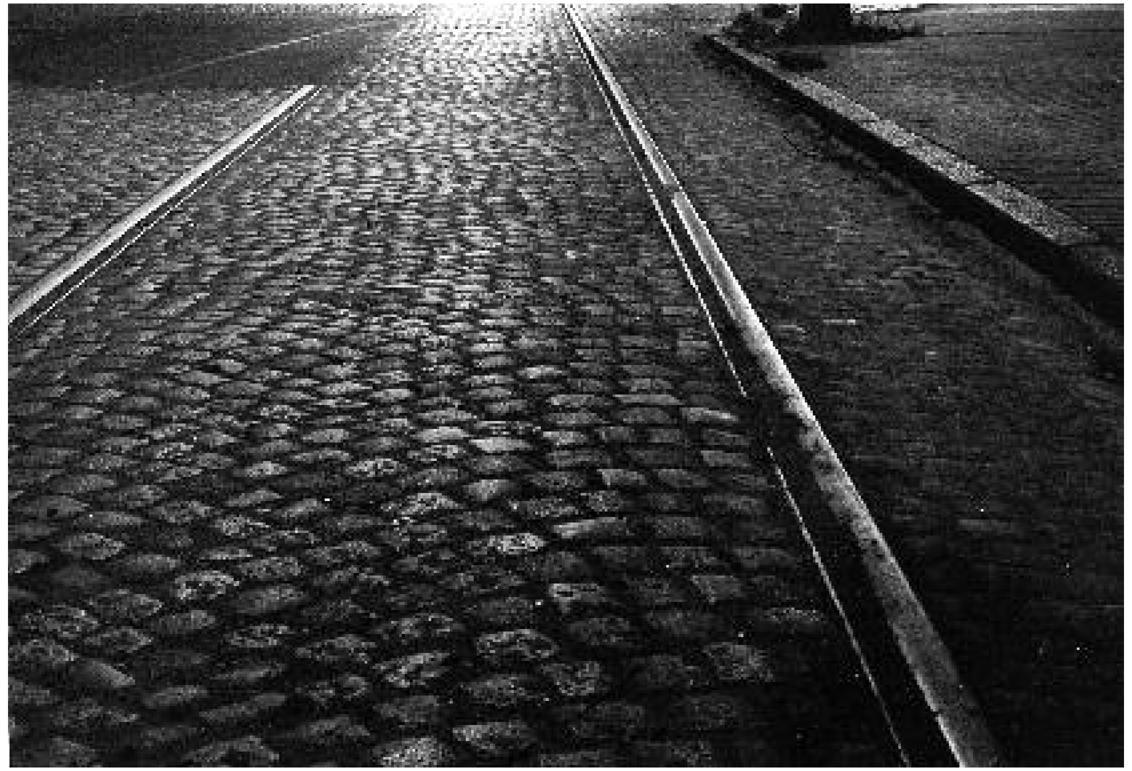


## El regreso a la Democracia: luces y sombras

El proceso de crisis y deslegitimación política que fue debilitando al régimen militar a partir de 1981 tuvo su mayor cuestionamiento el 30 de marzo de 1982, cuando sectores sindicales opositores convocaron a importantes movilizaciones populares que fueron duramente reprimidas. La salida improvisada, ante una situación que se tornaba incontrolable, fue la decisión del gobierno de facto de declarar la guerra al Reino Unido con el objetivo expreso de recuperar la soberanía de las Islas Malvinas. El desarrollo de la guerra y la posterior derrota argentina precipitaron el desmoronamiento del régimen.

El renacer de la actividad política, vedada hasta entonces, y la exacerbación de la protesta social contribuyeron a este proceso. Se sumaban, además, las denuncias de crímenes de lesa humanidad por parte de los organismos de derechos humanos ante una población que, ahora sí, estaba dispuesta a escuchar. Como sostiene Gabriela Águila, «el lacerante tema de los desaparecidos golpeó sobre sectores cada vez más amplios, en un proceso de toma de conciencia que se articulaba con la acelerada desintegración del régimen».

Finalmente hacia fines de 1983 se abrió un nuevo período democrático y Raúl Alfonsín, candidato de la Unión Cívica Radical, se impuso al candidato justicialista y asumió la presidencia de la Nación el 10 de diciembre. En la ciudad de Rosario, las elecciones municipales dieron también el triunfo al radicalismo y Horacio Usandizaga ocupó la intendencia. El nuevo marco constitucional alentó a retomar algunos de los proyectos de planificación urbana frustrados por la dictadura. Oscar Mongsfeld, quien había presidido la ya citada Prefectura Gran Rosario y ocupaba ahora el cargo de Director General de Estudios Urbanos de la Secretaría de Planeamiento de la ciudad, postuló la necesidad de retomar el Plan Regulador de 1968, aunque actualizando algunos de sus lineamientos y previsiones. Se consideraron temas como el del reorde-



Vías en desuso, 1982.
Fotógrafo Gabriel Muggeri, Museo de la Ciudad.



Colectivos y automóviles aguardando en un paso a nivel ferroviario, ca. 1980.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

namiento ferroviario, elaborando planes que incluyeron el levantamiento de vías, la apertura de calles y la realización de cruces a bajo nivel. Una obra destacable de este período fue, en 1987, la desactivación de las vías del ferrocarril Belgrano en el llamado Patio de la Madera, que fue parquizado y transformado en centro de convenciones y lugar de recreación. Otros levantamientos de vías permitieron el inicio de la construcción de la Avenida de la Travesía en la zona noroeste. La demolición de instalaciones ferroviarias y la reutilización de un antiguo túnel del Ferrocarril Central Argentino sirvieron para establecer un enlace desde avenida Belgrano y San Martín hasta avenida Wheelwright entre Presidente Roca y España.

En 1983, cuando la nueva administración se hizo cargo de la intendencia de Rosario, el transporte público se encontraba en una situación irregular: las concesiones de líneas estaban vencidas y habían sido prorrogadas de forma precaria. La flota estaba constituida por 683 unidades a gasoil, cuya antigüedad promedio apenas superaba los 3 años. A fines de 1985, con la aprobación de la Ordenanza 3946/85 del Concejo Municipal, se inició un reordenamiento general del transporte urbano de pasajeros. La ordenanza establecía las condiciones exigidas para la prestación del servicio público y regulaba las normas referentes a las licitaciones, adjudicaciones, prórrogas, explotación del servicio, transgresiones e incumplimientos de los concesionarios y el régimen de penalidades, unidades afectadas al servicio, pasajeros transportados, personal de las concesionarias y tarifas, entre otros aspectos.

A través de un decreto reglamentario de 1986 se establecieron otros criterios que buscaban garantizar un mejor control sobre el servicio: características exigidas a los inmuebles y personal de las empresas, sistema de calificación del personal de conducción, horarios y diagramas de servicios, etc. Según estas disposiciones, la Municipalidad fijaba los recorridos de las diferentes líneas al efectuarse los llamados a licitación pública, que debían hacerse ante cada vencimiento de las concesiones vigentes, para establecer prórrogas o para cubrir vacan-





## Manejar colectivos no siempre fue cosa de hombres

En el mes de mayo de 1979 Marta Inés Martínez se animó y se subió al interno 2 de la línea 303: no para viajar como pasajera sino para manejarlo. Ese fue su primer día de trabajo como chofer en la Empresa Fisherton SRL y también fue la primera vez que una mujer conducía un colectivo. Su labor despertó diferentes reacciones entre pasajeros y compañeros. En una entrevista que le realizó el diario *La Capital* ese día, la colectivera comentaba: «Son muchos los pasajeros que cuando se dan cuenta que detrás del volante hay una mujer, me felicitan, especialmente las mujeres… Por supuesto no son pocos los que me miran insistentemente y terminan haciéndome sentir como si fuera un sapito de otra laguna. En cuanto a mis compañeros son todos muy buenos y me tratan muy bien…»

Años más tarde otra mujer, Natalia Gili, seria la impulsora de una ordenanza que obligaba a las empresas de transporte urbano a contratar conductoras mujeres y aunque la misma fue aprobada en abril de 2006 nunca fue aplicada en Rosario. A pesar de los esfuerzos de aquellas dos rosarinas, la profesión de colectivero continúa siendo un mundo reservado a los hombres.




Marta Inés Martínez conduciendo el interno 2 de la Empresa Fisherton SRL, mayo de 1979.
Archivo Diario *La Capital.*

tes luego de caducidades o renuncias de las firmas prestatarias. También se debía especificar la cantidad de unidades que integraban la flota, velocidad comercial, intervalos de tiempo entre vehículo, etc. La antigüedad de la flota no debía superar los diez años. Otras disposiciones establecían detalles sobre descuentos y franquicias en el pago de boletos. Según la citada ordenanza, podían viajar de forma gratuita menores de cuatro años, concejales municipales, personal uniformado afectado a la Dirección General del Trasporte, carteros y mensajeros de ENCOtel, policías y conscriptos uniformados, personas discapacitadas y periodistas. Los alumnos de escuelas primarias tenían cuatro viajes diarios con un descuento del 50%. En 1986 se agregaron a la nómina de exentos de pago a los bomberos voluntarios y en 1988 se extendió el medio boleto a los estudiantes secundarios, con un límite de 80 viajes mensuales y condicionando su acceso al beneficio según el monto de los ingresos familiares.

Durante el mes de marzo de 1986 se llevó adelante el llamado a licitación y el día 19 de marzo se realizó la ceremonia de apertura de sobres con la presencia del intendente Usandizaga, funcionarios de Servicios Públicos de la Municipalidad, numerosos oferentes y directivos de la CETUP. Esta cámara confirió un carácter beligerante al proceso licitatorio, declarando un lockout patronal el 17 de marzo para exigir un aumento de la tarifa del boleto. Asimismo, objeciones de distinto tenor apuntaban directamente contra el llamado a licitación: el Centro de Arquitectos y de Ingenieros de Rosario hizo pública su preocupación ante un proceso licitatorio que, según evaluaba, iba a comprometer el sistema circulatorio de la ciudad por 15 años sin haberse hecho un estudio pormenorizado del problema. El centro mencionado exigió, en abril de 1986, la suspensión del llamado a licitación hasta que se evaluara la incorporación de nuevos medios de movilidad y su inserción coordinada en la trama urbana tomando en cuenta sus implicancias regionales.

A pesar de estos contratiempos y desacuerdos, la licitación se llevó adelante. Una cuestión importante que se implementó a partir de la reorganización del transporte urbano de pasajeros fue la modificación de la nomenclatura de las líneas a las cuales se adjudicaron números correlativos desde el 101 al 163 (62 líneas) y se suprimieron las banderas de color (negra, verde o roja). Algo parecido sucedió con las líneas cuyos nombres eran letras, que fueron reemplazadas por números. La línea E fue la última en cambiar su nombre, recién en 1996 pasó a llamarse 113. Estos cambios se dieron de forma lenta y paulatina, no sólo por el ritmo de las decisiones municipales sino por el impacto cultural que tuvieron en la ciudad. Durante muchos años los rosarinos continuaron refiriéndose a muchas de las líneas con su denominación tradicional y sólo el transcurrir del tiempo logró imponer finalmente la nueva nomenclatura.

Hacia 1987 el sistema de transporte estaba constituido por unas 766 unidades a gasoil, aunque subsistían penosamente una








**Calle Córdoba, enero de 1980.**
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».




Plaza Sarmiento, huelga de transporte, noviembre de 1989. El paro nacional de la UTA fue la primera protesta gremial de importancia que debió enfrentar el presidente Carlos Menem.
Archivo Diario *La Capital.*

docena de trolebuses que, al finalizar la década, habían trasladado menos de 3 millones de pasajeros. El sistema de transporte eléctrico contaba con una única línea, la K, ya que la M había reemplazado, con autorización del Concejo Municipal, su flota de trolebuses por colectivos diesel. Durante la licitación de 1985, la línea M fue nominada como 103 y 4 años más tarde adjudicada a la Empresa Martín Fierro SA. Según afirma Mariano Antenore, esta adjudicación fue posible debido a que la empresa





Martín Fierro SRL —que había sido sancionada con diez años de inhabilitación para presentarse en nuevas licitaciones, tal como indicaba el artículo 80 de la ordenanza 3946/85, por habérsele caducado la línea M— cambió su razón social y se constituyó en sociedad anónima.

El servicio de la línea K fue languideciendo por efecto de la desaprensión empresaria y debido a la competencia desigual de los colectivos que cubrían idénticos recorridos a los suyos. El golpe de gracia lo recibió en 1988 cuando una crisis energética sin precedentes afectó a todo el país y de forma particular a la línea de trolebuses de Rosario: durante los cortes de energía las unidades eléctricas eran reemplazadas por vehículos diesel, los cuales posteriormente fueron autorizados a circular sin restricciones horarias. Al mismo tiempo, las instalaciones eléctricas de la antigua línea M fueron abandonadas a su suerte por la empresa Martín Fierro SRL y resultaron víctimas de hechos vandálicos. En 1990 sólo 9 unidades eléctricas circulaban por la ciudad.

La totalidad de las líneas del sistema de transporte público de pasajeros estaban en manos de 30 empresas, de las cuales seis eran sociedades anónimas y 24 estaban organizadas como sociedades de responsabilidad limitada. Sin embargo, tal como advirtiera el Centro de Transporte de la UNR, esta situación no era enteramente real, ya que 22 eran empresas de componentes administradas por los dueños de los vehículos y su familia, bajo el rótulo de las razones sociales antes mencionadas. Su modo

## El Ferrobús Metropolitano

En noviembre de 1989, Carlos Menem ya había asumido la presidencia y el ministro Roberto Dromi comenzaba a proyectar las primeras privatizaciones de empresas estatales. En medio de una campaña aviesa que intentaba probar que los ferrocarriles del estado eran deficitarios y por esa razón debían pasar a la órbita privada, un raro experimento ferroviario se llevó adelante en la ciudad.

El día 1° de noviembre se realizó el viaje inaugural de un coche motor fabricado en Córdoba por la empresa Materfer que tenía capacidad para 56 personas sentadas y podía alcanzar una velocidad de 100 kilómetros por hora. El pasajero que lo deseara podía partir —previo pago de un boleto de 100 australes— de la Estación Rosario Central y, luego de un recorrido que incluía varias estaciones de localidades aledañas como Cabín 9 en Pérez o Villa Diego en Villa Gobernador Gálvez, culminar su periplo en la Estación Fluvial de Rosario.

El ensayo demostró que el Ferrobús era técnicamente posible y sus resultados fueron considerados auspiciosos: se transportaron unos 52.000 pasajeros y se realizaron hasta 16 servicios diarios. A pesar de estos logros y del entusiasmo con que fue recibido por la población, el Ferrobús Metropolitano no sobrevivió a su etapa experimental y dejó de circular en diciembre de aquel año.

de funcionamiento variaba y tenían distintos grados de centralización respecto al mantenimiento de las unidades, la adquisición de repuestos, la contratación de conductores y el manejo de la administración.

Apenas abierta la nueva etapa democrática se desató una virtual «guerra del boleto» en la que la CETUP jugó un rol determinante, presionando de forma constante para conseguir aumentos en la tarifa. Sus repertorios de confrontación fueron, fundamentalmente, la cesación de la prestación de servicio a través de *lock-outs* que dejaban sin transporte a toda la ciudad por días enteros. Muchas veces estas medidas de fuerza se combinaban con huelgas de choferes por pedidos de aumento de salario, lo que profundizaba la situación crítica que atravesaba el transporte público. En marzo de 1986 y durante el desarrollo de la licitación antes mencionada, la cámara empresaria declaró una medida de fuerza que paralizó el transporte. Organizaciones políticas y vecinales repudiaron estas acciones, señalando que rompían la congelación de precios y salarios que había impuesto el gobierno nacional desde junio de 1985 a través del Plan Austral. La vecinal Bella Vista-Zona Oeste instó —en un comunicado publicado en el diario *La Capital*— a los concejales de la ciudad a no seguir siendo tolerantes con las acciones monopólicas de la CETUP. Durante marzo de 1987, y luego de expresar que habían esperado «con paciencia franciscana» que las autoridades solucionaran sus dificultades, los empresarios volvieron a dejar a la ciudad sin transporte. Argumentando que se encontraban en una situación de «asfixia económica», repudiaron la «sistemática negativa a autorizar aumentos desde diciembre de 1986». Luego de conseguir parte del incremento solicitado, la CETUP continuó exigiendo otros aumentos a lo largo del año. Así, al llegar a diciembre, el boleto había aumentado 7 veces su precio: de 23 a 65 centavos de austral. Miguel Ángel Augsburger —concejal por la Intransigencia Frentista en ese momento— denunció en noviembre de 1987 que la cámara empresaria no había presentado ninguna documentación «veraz», «fehaciente» y «verificable» que justificara los incrementos que se le habían concedido. El suministro de información por parte de las compañías era obligatorio según constaba en la ordenanza 3946/85 que regía el transporte urbano de pasajeros. Todos los meses, los concesionarios debían enviar al poder concedente las planillas estadísticas mensuales donde constaban los kilómetros realizados y los boletos cortados. A partir de dichas cifras se calculaba el promedio anual del «pasajero-kilómetro» (número total de pasajeros transportados por kilómetro recorrido) que a su vez se utilizaba en la determinación de la tarifa. En diciembre de 1989 —según consta en los considerandos de la ordenanza 5011/90— el Director de Investigación Administrativa de la Municipalidad, Dr. Eldo Juárez, había denunciado fraudes de algunas compañías concesionarias: la modalidad era el expendio de boletos no autorizados, es decir sin control de la Municipalidad. Estos hechos demostraban la posibilidad de falsificar los datos de explotación al momento de justificar los incrementos de tarifa.





En marzo de 1988 —durante ese año el boleto subió once veces de precio: de 70 centavos a 3,40 australes— comenzó a discutirse en el Concejo Municipal el establecimiento de una «cláusula gatillo» que garantizara un aumento automático de tarifa, a partir del momento en que se constatasen incrementos de los rubros que componían la fórmula de costo del boleto (salarios, infraestructura empresaria y combustible). Semejante pretensión provocó la protesta airada del entonces concejal por la Unión Socialista, Héctor Cavallero, quien se preguntaba «¿por qué las bancadas oficialistas y justicialistas que proponen aumentos automáticos para el precio del boleto, no plantean un aumento automático para los empleados y profesionales que trabajan para el municipio?». En 1989, y al calor del proceso hiperinflacionario, el boleto cambió su valor en 16 oportunidades, pasando de costar 3,70 australes en enero a 15 en diciembre.

El año 1989 marcó un punto de quiebre en la política nacional y también local. La situación económica heredada del régimen militar se había agravado ostensiblemente. A las consecuencias de las recetas neoliberales aplicadas durante la dictadura pasada se habían sumado los efectos de los sucesivos planes económicos de la gestión de Raúl Alfonsín. Las medidas de gobierno afectaron considerablemente la industrialización y arrebataron numerosos puestos de trabajo a la ciudad y su zona metropolitana. El importante incremento de los sectores de servicios y comerciales que se dio a lo largo de toda la década del 80, no logró compensar la caída del empleo. El porcentaje de desocupados entre 1982 y 1985 se mantuvo en alrededor de un 7%, pero trepó al 14% en 1989, cuando la economía argentina experimentó tasas inflacionarias extraordinarias y la ciudad de Rosario fue escenario de protestas sociales acompañadas de saqueos a supermercados y depósitos de alimentos. La crisis económica y política desatada derivó en el abandono anticipado de la presidencia por parte de Raúl Alfonsín y en el adelantamiento del llamado a elecciones. Tras el triunfo electoral del Partido Justicialista, el 9 de julio de aquel año asumiría el gobierno nacional Carlos Saúl Menem.




Unidades de las empresas SEMTUR, Empresa Mixta de Transporte Rosario SA y Rosario Bus SA sobre la dársena de calle Cafferata. Estación Terminal de Ómnibus Mariano Moreno. Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

## Capítulo 7

# El transporte como parte de la planificación urbana (1989-2010)

Laura Badaloni - Romina Garcilazo




Avenida Alberdi, colectivo Mercedes Benz OF 1620 con carrocería La Favorita de la línea 146 de la empresa Martín Fierro.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región*.



# El transporte como parte de la planificación urbana (1989-2010)

Laura Badaloni - Romina Garcilazo

Después de subir, como lo hace diariamente a las ocho, piensa que mañana pagará el boleto —como ahora, viendo al conductor cortar el papelito numerado— y ocupará un asiento (si el coche no está hacinado, si la gente no pelea a codazos por un cuarto de metro cuadrado) reconociendo fugazmente algunos rostros.

Rubéns Bonifacio

A principios de los años 90 Rosario tenía poco más de 900.000 habitantes, es decir cerca de un 14% más que en la década anterior. Sin embargo, esa tendencia de crecimiento se revirtió en los diez años siguientes puesto que el censo del 2001 demostró que la ciudad sólo había incrementado su población en alrededor de quinientas personas.

Debe señalarse, no obstante, que ese estancamiento demográfico fue acompañado de un crecimiento importante en localidades aledañas como Funes, Roldán o Granadero Baigorria, en buena medida producto de las nuevas formas de urbanización tales como los barrios cerrados y los clubes de campo, que atrajeron a numerosas familias rosarinas.

La llegada de Carlos Menem, en 1989, al gobierno nacional deparó modificaciones a nivel local. Tras la renuncia de Horacio Usandizaga asumió la intendencia de forma interina el concejal radical Carlos Ramírez.

En diciembre de ese mismo año se realizaron elecciones y resultó vencedor Héctor Cavallero, candidato por el Partido Socialista Popular que así conseguía llegar, por primera vez, al gobierno municipal. Héctor Cavallero completaría dos mandatos en 1995, año en que fue reemplazado por Hermes Binner quien gobernaría hasta el 2003, luego de su reelección en 1999.

**Los embates del neoliberalismo y los desafíos de un modelo para armar**

La política nacional del gobierno menemista apuntó a dejar de lado la concepción de un Estado que intervenía en lo económico y social y a reemplazarla por otra claramente neoliberal basada en el desaliento a la industria, el abandono del pleno empleo y la privatización de empresas públicas, entre ellas Ferrocarriles Argentinos. Luego de una prolongada huelga de trabajadores ferroviarios, y bajo la consigna de «ramal que para, ramal que cierra», el gobierno nacional procedió en 1991 al desmantelamiento de la red ferroviaria del país. La crónica realizada por Ángel Ferrer y Carlos Fernández Priotti da cuenta de aspectos vinculados a la desarticulación de los servicios ferroviarios de pasajeros en Rosario. En julio de 1992 circularon los últimos *rápidos* que iban de Rosario a Buenos Aires, y entre marzo de 1993 y los meses siguientes dejaron de hacerlo los trenes de pasajeros que se dirigían de Buenos Aires a Córdoba, a Tucumán y a Resistencia. La mayoría de los edificios e instalaciones ferroviarias fueron cedidas a la Municipalidad de Rosario y actualmente son utilizadas para emprendimientos culturales o sedes de la administración pública. En el caso de los históricos talleres del Ferrocarril Mitre (construidos originalmente por el Ferrocarril Central Argentino en la zona norte de la ciudad), la Municipalidad procedió a su venta y en 2004 se inauguró en el predio un gigantesco centro comercial. Respecto a los servicios ferroviarios —fundamentalmente de carga— se concesionaron a empresas privadas, entre ellas al Nuevo Central Argentino SA, que se hizo cargo de la gran mayoría de las líneas del Ferrocarril Mitre.

Las altas tasas de desempleo, la precarización del trabajo y la caída de los salarios fueron elementos distintivos de este período. Entre 1991 y 1999 las condiciones de desigualdad en la Argentina aumentaron de manera significativa. Así, mientras el Producto Bruto Interno (PBI) creció más de la mitad de su valor, la brecha entre ricos y pobres se ensanchó en la misma proporción. La tasa de desocupación en el Gran Rosario se incrementó de forma elocuente a lo largo de la década: si en 1991 era del 9,4%, en el año 2000 trepó al 17,8%. A esta situación, ya de por sí dramática, se sumaron los importantes movimientos migratorios que tuvieron lugar desde las provincias más empobrecidas, principalmente del Chaco. Muchas familias llegaron a Rosario huyendo de la miseria, y si bien algunos de sus integrantes pudieron ingresar en el gremio de la construcción, otros para subsistir debieron dedicarse a la recolección informal de residuos, comúnmente llamada *cirujeo*.

A partir de la instalación del régimen democrático, la planificación urbana ocupó un espacio importante dentro de la agenda de los sucesivos gobiernos municipales. Tanto durante la intendencia de Usandizaga como en las posteriores administraciones socialistas, estas políticas adquirieron un inesperado grado de continuidad. Si bien





en 1985 se constituyó la Dirección General del Plan Director, organismo dependiente de la Secretaría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad, fue recién en 1991 —siendo Héctor Cavallero intendente— cuando finalmente se estructuró el nuevo «plan de desarrollo y promoción de la ciudad en una perspectiva regional y metropolitana». El Plan Director presentado en el Concejo Municipal para su discusión fue retirado en 1996 por el Ejecutivo Municipal —en ese momento ocupado por Hermes Binner— al considerar que las transformaciones que se habían producido en esa brecha de cinco años ameritaban una nueva redacción. Paralelamente y a partir de mediados de 1996, se impulsó el llamado Plan Estratégico Rosario, que se puso en marcha en 1998 a través de tres iniciativas: el Programa de descentralización Municipal, el Presupuesto participativo y el Concejo en los barrios. Como señala Paula Polimene, la propuesta descentralizadora partía de un diagnóstico certero: el grueso de la actividad comercial, empresarial, administrativa y cultural de Rosario se desarrollaba en un área que no abarcaba más de cinco de los casi 180 kilómetros cuadrados de su superficie.

Esta concentración de funciones redundaba en un marcado deterioro ambiental del centro, el cual veía también desbordada su infraestructura edilicia y su capacidad de brindar servicios. A la vez, las restantes zonas de la ciudad sufrían la lejanía del centro como provisor de bienes y servicios y como espacio cualificado por albergar los ámbitos de toma de decisiones que incidían en la vida cotidiana del conjunto. De esta manera y de forma sucesiva, se fueron habilitando seis centros municipales de distritos: Norte «Villa Hortensia», Noroeste «Olga y Leticia Cossettini», Oeste «Felipe Moré», Sur «Rosa Ziperovich», Centro «Antonio Berni» y, por último, Sudoeste aún sin nombre.

La incorporación de la ciudad en 1995 al Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) puso en contac-



Llegada de dos trolebuses de origen brasileño al puerto de Buenos Aires con destino a Rosario, adquiridos por la unión transitoria de empresas integrada por las firmas Capse y Empresa Transporte Automotor Molino Blanco SRL, 12 de septiembre de 1993.
Archivo Diario *La Capital*.




Trolebús detenido en Paraguay esquina Córdoba, 25 de septiembre de 1993. En su parte delantera lleva pegado un afiche anunciando el regreso del servicio de transporte eléctrico a Rosario con la firma de un concejal que había bregado por su restablecimiento. En enero de 1994 los trolebuses volverían a circular por la ciudad definitivamente.
Fotógrafo Ángel Amaya. Archivo Diario *La Capital.*

to a los referentes del gobierno municipal con las elaboraciones teóricas de urbanistas europeos. El Plan Estratégico Rosario comenzó a desarrollarse desde entonces en un diálogo permanente con los miembros del CIDEU y con el asesoramiento de expertos tales como los urbanistas catalanes Jordi Borja y Joan Allemany. El Plan guardaba una evidente vinculación con la experiencia desarrollada en la ciudad de Barcelona, que en muchos sentidos ha funcionado como modelo de la gestión socialista.

El transporte público de la ciudad también fue materia de estudio y planificación en estos años. En abril de 1990 se llevaron adelante las Primeras Jornadas de Transporte Urbano de Pasajeros organizadas por la Comisión de Servicios Públicos del Concejo Municipal y que contaron con la presencia del intendente Cavallero el día de cierre. Durante las mismas se plantearon dos propuestas que años después llegarían a concretarse: la creación de un ente autártico que regulara todo lo concerniente al transporte y la constitución de una escuela municipal de conductores.

En julio de 1992 se firmó un convenio entre las autoridades municipales con la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura y el Instituto de Estudios de Transporte dirigido por el ingeniero José Marcos Adjiman para realizar un estudio integral del transporte de Rosario y su área metropolitana, con los objetivos de relevar los problemas del sistema, establecer un diagnóstico y hacer propuestas para implementar a corto plazo. En 1993, la Fundación Banco Municipal publicó un trabajo de investigación del Grupo de Estudio integrado por los ingenieros Jorge Greco, Mónica Alvarado y Hugo Pérez y dirigido por el Ing. Raúl Gasquet, que brindó un panorama general sobre la situación del transporte público rosarino y cuyo diagnóstico era que en la ciudad, sobre todo en las horas pico, la mayoría de los usuarios realizaban viajes largos y fatigosos en colectivos sobrecargados. La casi totalidad de las líneas de colectivos atravesaban el centro comercial o vinculaban diferentes barrios pero pasando indefectiblemente por este, que debido a la acumulación de gases tóxicos y al alto nivel de ruido se encontraba en una situación de degradación ambiental. La misma publicación detallaba que hacia 1993 circulaban en la ciudad 53 líneas, de las cuales sólo tres eran de «encerrado», es decir que hacían recorridos cortos vinculando un barrio o zona de la ciudad con otra línea del sistema de transporte. A partir de esas cifras, se podía deducir que 9 de las 62 líneas proyectadas en 1985 ya no funcionaban; 43 prestaban servicio según los pliegos licitatorios y el resto lo hacía de forma «precaria» o tenía problemas legales.





En enero de 1993 se concretó un convenio entre las municipalidades de Rosario y Villa Gobernador Gálvez para que las líneas urbanas rosarinas pudieran ingresar a la ciudad vecina. El diario *La Capital* del 16 de enero de aquel año anunciaba con entusiasmo que la extensión del recorrido de las líneas 143 y 103 Roja ponía punto final a un «monopolio de años». Con esta expresión se denunciaba el modo exclusivo con que la Empresa Villa Diego SRL había prestado ese servicio interurbano, ocasionando entre otras cosas que los habitantes de Villa Gobernador Gálvez pagasen el boleto un 50% más caro comparado con lo que debían abonar a partir del nuevo acuerdo.

La flota, a fines de 1993, estaba constituida, de manera excluyente, por poco más de 800 unidades a gasoil con un promedio de antigüedad de cinco años. El sistema de trolebuses había desaparecido en el marco de la crisis energética desatada en 1988 en todo el país y de la desidia empresaria con que fueron tratadas las unidades e instalaciones (tendido eléctrico en las calles y subestaciones rectificadoras).



Medidas de seguridad de la Policía de Rosario, julio de 1996. De acuerdo con un relevamiento realizado por la Unión Tranviarios Automotor (UTA) en los últimos tres meses se habían registrado 1053 asaltos a colectivos.
Archivo Diario *El Ciudadano & la región.*

En 1989, con la llegada del nuevo gobierno municipal, se iniciaron investigaciones al respecto y se proyectó un plan para la recuperación de los trolebuses. La Municipalidad inició en 1991 un juicio contra Agustín Bermúdez, por entonces socio mayoritario de la firma Martín Fierro SRL, a causa del desmantelamiento de la red de trolebuses de la línea M. En un fallo de primera instancia la justicia condenó al empre-

## Monopolio y «guerra del boleto»

El convenio suscripto en enero de 1993 por las autoridades de los municipios de Rosario y Villa Gobernador Gálvez autorizó a las líneas urbanas rosarinas a ingresar a esta última ciudad. La decisión afectó claramente los intereses de la empresa Villa Diego SRL. Esta firma, originada en los años 60, había prestado cerca de treinta años el servicio interurbano entre Alvear y Roldán y dentro de ese recorrido había garantizado la comunicación entre las primeras localidades nombradas. Ante la nueva situación planteada, la empresa Villa Diego que había disfrutado de un verdadero monopolio en el servicio, experimentó una importante merma de pasajeros que optando por un boleto más bajo ($0,40 frente a $0,65), abandonaron los coches de la compañía cuyo titular era Daniel Álvarez. La posibilidad de levantar pasajeros en su itinerario dentro de Rosario no parecía compensar las cuantiosas pérdidas sufridas.

A fines de febrero, se desató lo que los diarios de la ciudad denominaron una «guerra del boleto». La empresa Villa Diego, decidida a devolver el golpe, adoptó la medida unilateral de bajar el precio del pasaje a $0,20, es decir la mitad del monto cobrado por las líneas rosarinas en la ciudad vecina y notoriamente más bajo que el boleto vigente en Rosario que era de $0,35. Frente a este nuevo escenario «bélico» los empresarios rosarinos que se encontraban en ese momento presionando por un aumento en el precio del boleto, hicieron oír sus quejas y se prepararon para dar batalla. Sus exigencias respecto al valor del boleto debieron ser convenientemente aplazadas. El 2 de marzo, el diario *La Capital* ironizaba: «La decisión de la empresa Villa Diego de cobrar con carácter de promoción 20 centavos el boleto urbano está haciendo rabiar a los transportistas locales enrolados en la CETUP».

La «guerra del boleto» obligó a las autoridades municipales y empresarios a realizar reuniones interminables a lo largo de todo el mes de marzo. No faltaron tampoco las movilizaciones populares protagonizadas por quienes avizoraron la oportunidad de acabar con un tratamiento injusto. En la localidad de Villa Gobernado Gálvez, el día 14, se organizó una multitudinaria protesta convocada bajo el lema «Una ciudad contra el monopolio». *La Capital* de esa fecha relataba: «El resonar de los bombos no lograba tapar los insultos cada vez que pasaba un micro de la empresa Villa Diego. Contrariamente, estallaban aplausos cuando aparecían los ómnibus de las líneas de Rosario. Las pancartas expresaban el sentir de los vecinos de la ciudad pegada a la nuestra: «Basta de Monopolio en Villa Gobernador Gálvez. Defendamos nuestro derecho a viajar».

Finalmente y a partir del 24 de marzo de 1993, la empresa Villa Diego SRL debió retroceder y comenzó a cobrar el boleto con su precio anterior. La «guerra del boleto» había terminado. Su desarrollo provocó malestar en la población, eliminó una situación arbitraria y dejó al descubierto algunos interrogantes. Por un lado, los usuarios se vieron sometidos al vaivén de las tarifas durante casi un mes. Por otro, el monopolio de casi tres décadas que había usufructuado la empresa Villa Diego fue quebrado. El servicio de transporte que prestaba en el corredor que unía Rosario con Villa Gobernador Gálvez y Alvear pasó a manos de otra compañía, América, antes de finalizar el año 1993. Por último, el conflicto puso en cuestión la legitimidad de los reclamos reiterados de los empresarios rosarinos por incrementar el precio del boleto. Las presiones de la CETUP —postergadas sólo por poco tiempo— volverían a castigar a la ciudad en los meses siguientes. ●








Choferes de las empresas América y 9 de Julio, 12 de julio de 2000.
Fotógrafo: Wilson Lenarduzzi. Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*



Pasajera utilizando una máquina canceladora de tarjetas magnéticas, enero de 1999. Fotógrafo: Juan José García. Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

sario a pagar un resarcimiento al gobierno municipal. Si bien la concesión a Martín Fierro SRL de la línea K —única sobreviviente de las líneas eléctricas— había sido declarada caducada en 1991, la empresa continuó con una prestación precaria del servicio hasta que las pocas unidades eléctricas que habían sobrevivido (aproximadamente el 20% del total del servicio de la línea K continuaba siendo eléctrico) dejaron de circular el 31 de diciembre de 1992 y fueron reemplazadas por vehículos a gas natural comprimido (GNC). Hubo que esperar hasta el año siguiente para que una nueva licitación adjudicara el servicio a la Unión Transitoria de Empresas (UTE), conformada por CAPSE SA y Molino Blanco SRL, las que se comprometieron a poner nuevamente en funcionamiento el sistema eléctrico.





El 25 de enero de 1994 se produjo el retorno de los trolebuses a la ciudad. El diario *La Capital* hizo una crónica de aquel evento: «En un acto donde no faltó el toque de fanfarria pueblerina (...) se llevó a cabo ayer el acto de rehabilitación formal de los nuevos trolebuses. Escoltadas por coloridos zancudos que amenizaron con estridencia de trompetas y tamboriles la ya poco armónica mañana de Corrientes y San Juan, las autoridades dieron la bienvenida, entre gritos y bocinazos al renovado servicio».

El sistema de transporte urbano de pasajeros estaba coordinado por la Dirección de Transporte de la Secretaría de Servicios Públicos y el Concejo Municipal continuaba jugando un rol preponderante respecto a su gestión, por ejemplo, en cuestiones vinculadas al control de las concesiones, la determinación de los recorridos de las líneas o de la tarifa del pasaje. A lo largo de toda la década existió una tensión permanente entre el Concejo Municipal (dentro del mismo del Concejo, entre las diferentes bancadas), el Departamento Ejecutivo, la CETUP y los usuarios respecto a la determinación del costo del boleto. La cámara que nucleaba a los empresarios del transporte mantuvo durante este período la modalidad, ya ejercitada en el decenio anterior, de presionar al gobierno municipal a través de *lock-out*. En abril de 1993 y ante una cesación total del servicio por parte de las empresas, el intendente Cavallero decretó la caducidad de todas las concesiones, cuestión que obligó a las compañías a retroceder en su accionar, al menos por un tiempo.

En esta etapa el precio del boleto se rigió por las disposiciones de la ya citada ordenanza 3946/85, que establecía que su determinación era facultad del poder concedente. A tal efecto se tomaban en cuenta los valores propuestos por el Departamento Ejecutivo, surgidos de los estudios realizados por las oficinas técnicas correspondientes —y a partir de 1997 también por la información suministrada por el Banco Municipal de Rosario— cuya metodología de cálculo debía ser aprobada por el Concejo Municipal. En 1990 se concretó un convenio entre el Municipio y la cátedra de Costos de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNR por medio del cual ésta preparaba mensualmente un cálculo técnico del valor del boleto que servía de base en la confrontación de opiniones dentro del Concejo. Este acuerdo perduró hasta fines 1992, cuando las pretensiones empresarias pasaron a discutirse en el Concejo Municipal sin aquella asesoría técnica.

Durante 1990 la tarifa del pasaje aumentó once veces. A partir del Plan de Convertibilidad decretado por el gobierno de Carlos Menem en abril de 1991, el precio del

boleto —en ese momento de 30 centavos— se estabilizó por unos meses, pero desde diciembre de ese año y a lo largo del resto de la década se incrementó en ocho oportunidades, llegando a costar $1 en junio del 2001, unos meses antes de que el Plan de Convertibilidad quedara sin vigencia.

La mejora del sistema de transporte urbano y su ajuste a las necesidades de quienes lo utilizaban diariamente estaban entre las demandas prioritarias de la población y desde el estado municipal se instrumentaron proyectos tendientes a resolverlas. Dos temas merecieron un tratamiento especial, debido a su trascendencia social: por un lado, la necesidad de aliviar la tarea de los conductores, eliminando la venta de boletos sobre las unidades; por el otro, la modificación del sistema de franquicias en vigor a partir de la ordenanza 3946/85, incorporando nuevos subsidios a los sectores más desprotegidos de la población.

Respecto a la primera cuestión, desde 1990 el Concejo Municipal venía discutiendo la posibilidad de implementar un sistema de boleto prepago que evitara el manejo de dinero por parte de los conductores sobre las unidades. La doble tarea de los choferes era un problema que persistía desde los años 60 y tornaba sumamente estresante su labor. Además, se había agregado un fenómeno social reciente pero que tomaba cada vez mayor relevancia: los asaltos a los colectivos. Estas dos cuestiones incidían grandemente en el deterioro tanto físico como psíquico de los choferes.

En enero de 1993, el diario *La Capital* reproducía parte de un estudio realizado por estudiantes de la carrera de Psicología de la UNR dirigidos por la psicóloga Ana Tosi, en el que se analizaba la situación laboral de los conductores. A partir de la pregunta «¿por qué ante el desorden callejero nos resulta tan fácil ver como culpables absolutos a los colectiveros?», los autores consideraban necesario detenerse a examinar sus condiciones concretas de trabajo. Las mismas eran descriptas como caracterizadas por «una superposición de tareas en las ocupaciones de conductor y guarda» y desarrolladas en un contexto de situaciones estresantes que influían negativamente en la salud mental y física de los choferes. Destacaban, además, que los accidentes y los robos eran fantasmas que los perseguían cotidianamente y señalaban al ruido constante como causa principal de malestar e irritabilidad. Entre las patologías psíquicas que presentaban los choferes señalaban, como las más significativas, trastornos del sueño, pérdida de la iniciativa personal, miedo a conducir y ansiedad. El colectivo —concluían los estudiantes— se convertía «en objeto fobígeno».

En 1994, un decreto presidencial estableció la prohibición a los choferes de ejercer la doble función de manejar y cortar boletos. Ante la necesidad de dar respuesta a esta nueva disposición, el Concejo Municipal votó una ordenanza donde se exigía la presencia de 2.500 guardas sobre las unidades de forma transitoria. El 21 de junio de 1994 un matutino informaba que desde ese día la ciudad contaba con una nueva figura en su paisaje: el guarda, muchos de los cuales eran mujeres. El sindicato de conductores recibió con alborozo aquella incorporación y su secretario general —Manuel Cornejo— anunció que se trataba de un día histórico y que a partir de ese momento iban a trabajar «como seres normales y no como autómatas debido a la multiplicidad de tareas». Paralelamente, los concesionarios fueron encomendados por el Departamento Ejecutivo a establecer un sistema de prepago.





Los empresarios, para ese entonces, se encontraban divididos: un sector continuaba nucleado en la CETUP, otro grupo organizado en la Asociación de Empresas del Transporte Urbano de Pasajeros (AETUP, que se disolvería en 1995) y un tercer conjunto de empresas formado por las compañías bajo el control de Martín Fierro SA. A mediados de 1995, las tres fracciones empresarias optaron cada una por sistemas diferentes, no compatibles entre sí. Se resolvió realizar una prueba de las tres modalidades y finalmente fue adoptada una, por medio de una ordenanza del Departamento Ejecutivo: la de la empresa inglesa Wayfarer Transit Systems, que había sido la utilizada por Martín Fierro SA.

Luego de discusiones y lentas negociaciones con los empresarios, quienes no agilizaban la compra de los equipos necesarios, un hecho dramático obligó a acelerar el proceso. Gabriel Albornoz, un chofer de la línea 125, fue asesinado el 27 de marzo de 1997 en un asalto al colectivo que manejaba. El día de su sepelio muchos de sus compañeros consideraron que la causa de su muerte había sido la lentitud en la puesta en funcionamiento de la tarjeta magnética. Luego de una huelga declarada por la UTA, el Ejecutivo Municipal firmó un convenio con el sindicato y se establecieron plazos para la implementación de dicha tarjeta. Rosario se convertiría así en la primera ciudad del país en implementar un sistema pre-pago de transporte.




Novedad, máquinas expendedoras de tarjetas magnéticas, 23 de octubre de 1998. Archivo Diario *El Ciudadano y la región*.

Durante poco más de un mes, los pasajeros debieron utilizarla forzosamente sólo en horas de la noche. A partir del 12 de








mayo de 1997 su uso se tornó obligatorio y se extendió a toda la jornada. De esta manera la tarjeta magnética reemplazó definitivamente al boleto. En esos días, *La Capital* informó que para atender a los aproximadamente 500 mil viajes diarios que equivalían a unos 16 millones de pasajes al mes, la Municipalidad distribuiría un millón y medio de tarjetas, estableciéndose puestos en diferentes puntos de la ciudad para facilitar a los usuarios su adquisición. Sin embargo, conseguir tarjetas para viajar constituyó un problema para los pasajeros desde los inicios de la puesta en marcha del sistema y en cierta medida continúa siéndolo hasta hoy. Los comerciantes consideran exigua la ganancia que obtienen con su venta en comparación con los riesgos que les plantea la acumulación de montos importantes de dinero que los convierte en blanco de posibles asaltos. Los usuarios se enfrentan a dificultades para acceder a las mismas, especialmente en los barrios periféricos.

Más allá de los problemas que motivó su implementación, la tarjeta resultó un avance en cuanto a las condiciones de trabajo de los conductores y una mayor comodidad a la hora de viajar. La tecnología utilizada permitió el registro automático de todos los viajes —fueran los pagados en su totalidad como aquellos beneficiados con franquicias— y el relevamiento de datos estadísticos referentes a pasajeros transportados, kilómetros recorridos, etc.

Respecto al problema de las franquicias, es posible hacer un detalle de su evolución en esta etapa. En 1994 se eliminó el artículo de la ordenanza 3946/85 que permitía a los concejales utilizar el transporte público sin abonar, afirmando que aquella prerrogativa «repugnaba» al régimen democrático y republicano y «agraviaba» a la población que debía pagar de su esfuerzo el costo del pasaje. Se incorporó a las personas mayores de 69 años al beneficio, y en 1999 se estableció una nueva reglamentación del medio boleto para estudiantes vinculada a la reciente implementación de la tarjeta magnética y a la puesta en vigencia de la Ley Federal de Educación. De esta manera, se dispuso que podían acceder al medio boleto los alumnos que asistiesen a los establecimientos de Enseñanza General Básica (EGB) en cualquiera de sus ciclos, Polimodal y escuelas especiales para discapacitados. Asimismo, se unificaron los criterios para que todos los alumnos, tanto primarios como secundarios, pudieran abonar el medio boleto sobre las unidades utilizando la tarjeta magnética y presentando una credencial habilitante. Anteriormente los alumnos primarios debían pagar por anticipado un abono mensual a las empresas prestatarias.

Pese a los avances realizados en algunos planos y de las propuestas de transformación elaboradas en este período, desde mediados de la década del 90 el transporte de la ciudad atravesaba una crisis muy profunda. El 22 de marzo de 1998, el diario *La Capital* publicó una nota titulada «Pasajeros de una pesadilla». En ella se describían las situaciones por las que pasaban los usua-

En página anterior: Protesta de choferes de ómnibus frente a la Municipalidad de Rosario, diciembre de 1998.
Archivo Diario *La Capital*.




San Luis y Paraguay, hacia el oeste. Colectivo Mercedes Benz de la línea 133 de la empresa Molino Blanco, noviembre de 1999.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

rios del transporte público en sus traslados cotidianos. Acompañando el recorrido de un colectivo desde el centro hasta el barrio 7 de Septiembre, en la zona noroeste, el periodista iba detallando en su crónica las quejas airadas de sus circunstanciales compañeros de viaje, a las que seguía esta sugerente descripción de la unidad: «el piso del colectivo lleno de tierra, tarjetas magnéticas, semillas de girasol y papeles. Los vidrios de las ventanillas también acumulaban suciedad. Además faltaba el dispositivo de seguridad para abrir las puertas en forma manual y los matafuegos».

Esta situación penosa era reafirmada por otros datos estadísticos aportados por el mismo diario. Desde enero de 1998, se habían dado once cambios de concesiones, nueve líneas habían alterado su recorrido y otras tres (109, 158 y 162) habían dejado de funcionar por falta de propuestas para explotarlas. La empresa Saladillo había perdido la concesión por irregularidades y los servicios de las líneas 112, 114 y 141 se habían interrumpido durante varios días por ausencia de oferentes para cubrirlas. También se señalaba en la nota que la Municipalidad había levantado en el último año 14.000 actas de infracciones por incumplimiento de las normas de prestación, falta de mantenimiento de las unidades, cubiertas lisas y carencia de luces; otras 1.000 se habían originado por falta de higiene y 2.500 más por baja frecuencia.

Este panorama desolador ya venía siendo evaluado por el gobierno municipal, el que, hacia mediados de esa década, decidió implementar una transformación radical del transporte urbano de pasajeros, para lo cual se tomaron en cuenta las prácticas urbanísticas de otras ciudades. Si Barcelona se había constituido en modelo para las estrategias de diseño y organización de la ciudad, Curitiba resultó un ejemplo de gestión del transporte público que despertó un interés particular de las autoridades rosarinas. Capital del Estado de Paraná en el sur de Brasil, con una población un poco mayor que la de Rosario, Curitiba podía presentar credenciales de una rica tradición de planificación urbana, por medio de la cual se había logrado modificar la estructura radiocéntrica de la ciudad. Actualmente, su Red Integral de Transporte está constituida por corredores troncales, estaciones de transferencia, líneas directas, autobuses articulados con capacidad para 270 pasajeros y ciclovías.





En 1996 la Municipalidad de Rosario decidió encomendar un estudio integral del transporte urbano de pasajeros al Consorcio de Empresas Consultoras franco-argentino SYSTRA-ATEC, que dos años después presentó un informe que incluía un diagnóstico de situación y un plan a corto y largo plazo sobre la base del potencial crecimiento de la ciudad en los siguientes veinte años. El diagnóstico confirmaba lo que anteriormente habían formulado otros estudios, entre ellos los realizados por el Instituto de Estudios de Transporte de la UNR.

En líneas generales, el sistema de transporte no había sido concebido como una red, sino que representaba una mera sumatoria de itinerarios donde el área central seguía siendo la zona de mayor importancia como receptora y generadora de viajes. Muchos de los recorridos, explicaba el informe, no eran lineales y realizaban marchas y contramarchas que producían alargues innecesarios en los tiempos de viaje, a lo que se sumaban los inconvenientes derivados de la falta de regularidad en los servicios.

La comparación del servicio del transporte urbano de pasajeros con otras ciudades de tamaño similar suministraba los siguientes datos:

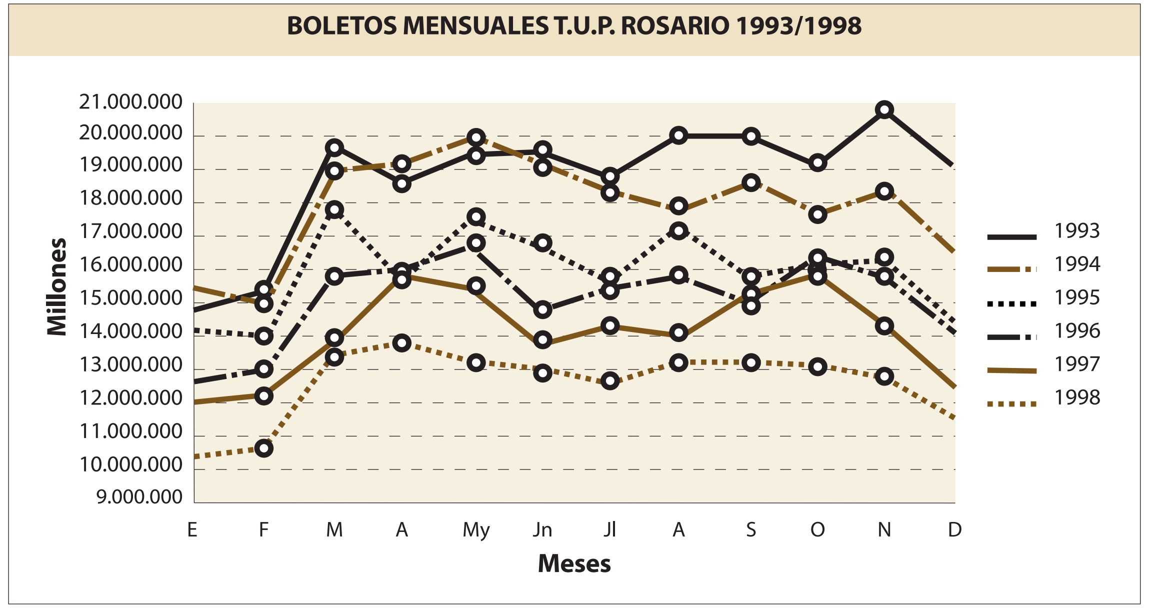
| Ciudad | Flota de buses por 1000 habitantes | Km recorridos por buses por habitantes | Viajes anuales por habitantes | Viajes por km recorrido | Km recorridos por buses |
|---|---|---|---|---|---|
| Rosario | 0,88 | 86,00 | 198 | 2,31 | 97.500 |
| Córdoba | 0,85 | 66,67 | 167 | 2,50 | 78.050 |
| Curitiba | 0,75 | 61,25 | 200 | 3,27 | 81.260 |

Fuente: cuadro presentado por SYSTRA-ATEC en su informe, Ente del Transporte de Rosario.

Si bien la oferta en Rosario —concluía el informe— parecía alta en relación con el número de habitantes respecto a la frecuencia de la red, el indicador de viajes por kilómetro señalaba que se ubicaba en tercera posición comparada con las otras dos ciudades. Si se observaban las cifras de cantidad de kilómetros recorridos y el número de ómnibus, Rosario mostraba 97.500 km/bus, que resultaba muy superior en relación a las otras dos ciudades. Esa situación podía explicar la dificultad en mantener la flota de vehículos en buenas condiciones.

En relación a las empresas, se sostenía que de las 53 líneas en circulación en 1997, sólo prestaban servicios según condiciones contractuales de licitación 25 y las restantes 28 lo hacían con prestaciones precarias. En junio de 1997 había un total de 23 empresas que, si bien estaban constituidas por

contrato social (SRL o SA), desde el punto de vista operativo (y tal como lo señalara el Instituto de Estudios de Transporte) en gran parte (70%) seguía funcionando igual que una década atrás como sociedades de componentes. La demanda del transporte urbano de pasajeros había experimentado entre 1993 y 1997 una caída de algo más del 20%, mientras que los kilómetros transportados se habían contraído mucho menos. Esto tenía como consecuencia una variación negativa del índice pasajeros/km promedio del sistema (pasó de 2,73 a 2,31), lo que suponía una retracción considerable.




Fuente: Ente de Transporte de Rosario.

Sobre la base de este diagnóstico, SYSTRA-ATEC presentó un atractivo proyecto que contemplaba otorgar prioridad a los transportes públicos masivos y semi-masivos en detrimento del uso del automóvil particular; disminuir los efectos negativos del sistema de transporte sobre el medio ambiente (contaminación del aire, ruido, etc.), reducir la congestión de tránsito y los accidentes. Al mismo tiempo, se propiciaba la creación de un ente administrativo que garantizase agilidad y eficiencia en la administración y que centralizase la administración, planificación, fiscalización y control del sistema. Por último, proponía configurar redes de manera que se facilitaran los viajes combinados a partir del pago de un boleto único.








Paradas de colectivos en la Plaza Sarmiento, marzo de 2000.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*




Trolebús de la línea K, 5 de marzo de 2001.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

En el largo plazo, SYSTRA-ATEC proponía un sistema de transporte conformado por una estructura radiocéntrica sobre la base de ejes estructurantes atendidos por dos líneas de tranvías livianos en sentidos norte-sur y oeste-centro. A esto se le sumaba una nueva línea de trolebuses, con eje norte-sur, que se adicionaba a la ya existente. Por último, se contemplaba un conjunto de rutas troncales transitadas por unidades con gran capacidad de pasajeros.





Para el corto plazo, las rutas troncales iban a ser atendidas por grandes colectivos con recorridos concéntricos con estaciones de transferencia donde líneas barriales funcionarían como ramales de esos corredores. También se consideraba el establecimiento de un único boleto cuyo pago permitiría la combinación de rutas sin volver a abonar por el término de una hora.

La propuesta se completaba con proposiciones de regulación y restricción de estacionamientos de vehículo particulares en el área central y en los carriles exclusivos de transporte público; un sistema centralizado de control de tráfico y de operación semafórica; construcción de una infraestructura apropiada (refugios, ciclovías, carriles exclusivos, etc.) y la implementación de un sistema de información a los pasajeros.

## «Trabajar en la coyuntura para evitar la crisis terminal»

La frase pronunciada en julio del 2001 por el ingeniero Miguel Lifschitz, en ese momento titular de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario, expresaba crudamente los condicionamientos de la situación.

Sus expresiones revelaban el desánimo frente a la constatación que el proyecto de transformación del transporte, tal como se había planificado, era inviable y la certidumbre de que se avecinaban tiempos difíciles. ¿Cómo se había llegado a esta situación?

El último año de la década del 90 también fue el último del gobierno de Carlos Menem y significó el regreso de un radical —Fernando de la Rúa— a la presidencia del país. En Rosario, Hermes Binner fue reelecto para un segundo período como intendente, y cumplió su mandato hasta el año 2003, cuando asumió el ingeniero Lifschitz. La salida de la etapa menemista dejó un triste escenario de corrupción y miseria. El INDEC informaba que para 1999 el porcentaje de desocupados en todo el país era de 14,5%. Una encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de Rosario, publicada en diciembre de ese año, afirmaba que los rosarinos veían la desocupación como el problema más alarmante, se mostraban críticos respecto a la prestación de los servicios públicos y calificaban a la Empresa Litoral Gas con la imagen más positiva, mientras el servicio de transporte de pasajeros recibía la evaluación más baja.

Esta percepción tenía anclajes reales en la situación del transporte de Rosario de ese momento. Así, enero de 1999 había sido considerado el peor mes para el transporte urbano de pasajeros desde la licitación de 1985: sólo se habían vendido nueve millones de boletos frente a los dieciséis millones y medio de aquel año. Las cifras siguieron disminuyendo hasta llegar en 2002 al número más bajo, para luego comenzar un lento ascenso.

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mes de Enero** | 9.158.911 | 8.172.824 | 7.539.656 | 5.879.581 | 6.626.605 |
| **Anual** | 131.455.658 | 118.676.032 | 104.077.565 | 94.701.144 | 106.479.428 |

Fuente: Pasajeros mes de enero y anual. Sistema TUP de Rosario (1999-2003), Ente de transporte de Rosario.

Tribunales provinciales, larga cola de pasajeros para ascender a un colectivo de la UTE Ovidio Lagos, 13 de septiembre de 1999.
Fotógrafo: Daniel Dapari. Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*




La ciudad era recorrida por unas 600 unidades que contrastaban con las casi 800 de una década atrás. El diario *El Ciudadano* en febrero de 2000 se preguntaba: «¿En qué viaja la gente que abandonó el colectivo?». A pesar de la complejidad de la pregunta, el periodista se animaba a ensayar una respuesta: «Algunos lo hacen en los 3.130 taxis y 342 remises habilitados, otros dejaron de viajar definitivamente y otros se subieron a la moda del 'remís trucho'», en referencia al funcionamiento de un sistema informal de traslados por fuera del control y las normativas municipales.

En marzo de 2002 el mismo diario informaba que «solamente cuatro de cada diez rosarinos usaban el ómnibus». Además, según una encuesta realizada entre junio y agosto de aquel año por la Secretaría de Servicios Públicos del municipio y el Instituto de Estudios de Transporte de la UNR, señalaba un dato abrumador: un 10% de los habitantes de la ciudad no viajaba a ningún lado. Esta constatación suponía que por primera vez aparecía «el fenómeno del no viaje», es decir, gente que por no tener trabajo no salía de su casa o por razones económicas no podía abonar el pasaje. La pobreza hacia el 2002 constituía una referencia insoslayable: tal como lo revelara un informe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, la miseria en la Argentina afectaba a más de la mitad de la población.








Dorrego y San Luis, colectivo Mercedes Benz de la línea 123, 8 de septiembre de 2000.
Fotógrafo: Marcelo Manera. Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

El 2 de abril del año 2000 la Secretaría de Servicios Públicos dispuso finalmente efectivizar el llamado a licitación pública nacional e internacional del servicio de transporte urbano de pasajeros de Rosario a partir del proyecto presentado por la consultora SYSTRA-ATEC. Sin embargo, la




Licitación de líneas de transporte urbano en Rosario. Apertura de sobres, 12 de febrero de 2001.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

venta de pliegos no despertó el interés esperado por el gobierno municipal y tampoco se presentaron oferentes por fuera de las ya conocidas empresas locales. Luego de más de una postergación, el 3 de noviembre de 2001 los dos diarios de la ciudad anunciaron que el proyecto de transformación había fracasado.

El modelo de Curitiba se alejaba y todo parecía indicar que los próximos pasos del Departamento Ejecutivo apuntarían a buscar una salida posible y conservadora en medio de una crisis que aún no había mostrado su peor rostro. La solución emprendida por el flamante Secretario de Servicios Públicos, el ingeniero Lifschitz, consistió en implementar un plan de transición para los siguientes dos años —enmarcado en la ordenanza 7265/01— que apuntaba a reorganizar en lo inmediato el sistema, con parte de los empresarios de siempre, aquellos que demostrasen solvencia para continuar.

Las medidas pretendían reordenar los recorridos, mejorar el servicio en los barrios, y sistematizar las frecuencias. Respecto a los choferes se exigió, como novedad, la aprobación de cursos dictados por la Escuela de Formación Profesional de Conducción de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario que había sido creada en 1994 y empezó a funcionar cinco años más tarde. En esta institución —en vigencia en la actualidad— los aspirantes deben asistir, en horarios de trabajo, a clases donde se abordan contenidos referidos a seguridad vial, la conducción, disposiciones vigentes, relaciones humanas, primeros auxilios, mecánica liviana, entre otros.

En relación a las empresas, se anunció una prórroga en las licitaciones de las concesiones precarias que existían, mayores exigencias en cuanto al mantenimiento, provisión y antigüedad de la flota, así como un control más riguroso de la imagen e higiene de las unidades. En tono de advertencia el ingeniero Lifschitz declaró al diario *El*





*Ciudadano:* «Si no tienen capacidad de inversión, que se vayan».

A pocos días de los anuncios de la Secretaría de Servicios Públicos, el 19 y 20 de diciembre de 2001, el país viviría importantes movilizaciones populares contra las medidas económicas del gobierno nacional ejecutadas por el entonces Ministro de Economía Domingo Cavallo. El presidente de la Rúa renunció a su cargo y pronto se conoció el triste saldo de las jornadas de protesta. Se registraron —sólo en Rosario— ocho muertos, entre ellos Claudio «Pocho» Lepratti, un militante social muy querido en la ciudad, sobre todo en barrios humildes como Ludueña.

## El regreso del Estado:

### SEMTUR, Ente del Trasporte y Empresa Mixta

La crisis económica que desató los hechos de diciembre tuvo sus efectos también sobre el sistema de transporte público rosarino. En enero de 2002, la crítica situación de la empresa Manuel Belgrano, concesionaria de cinco líneas, quedó al descubierto. Una huelga de sus trabajadores dejó sin transporte a buena parte de la zona oeste de la ciudad, y sus reclamos por salarios atrasados no fueron satisfechos. El 19 de febrero de 2002 se revocó la autorización otorgada a esa compañía y tres días después la Municipalidad se hizo cargo del servicio con unidades incautadas a la misma empresa y con otras alquiladas a particulares.

A partir de la transferencia de la Empresa Manuel Belgrano a la órbita municipal, el 14 de marzo de 2002 entró en funciones la Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario (SEMTUR) administrando las líneas 121, 122 y 123. Las líneas 119, que se había fusionado con la 145, y 125 —dos de las líneas caídas más rentables— pasaron ese mismo día a la empresa Rosario Bus SA. En octubre de 2004 y luego de que la concesión a la unión transitoria de empresas integrada por CAPSE SA y Molino Blanco SRL quedara sin efec-



Pasajeros viajando gratis en una unidad de la empresa COTAL, 9 de marzo de 2001.
Fotógrafo: Leonardo Vincenti. Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*



Unidad de la empresa SEMTUR circulando sobre Avenida Eva Perón.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




Presentación de nuevas unidades de la empresa SEMTUR. Parque de la Independencia. Año 2004.
Archivo: Secretaría de Servicios Públicos y Medio Ambiente.





to, la línea K de trolebuses pasó a integrar la SEMTUR, así como ocurriría con las líneas 116 y 160 en 2005. Más adelante la empresa municipal se haría cargo de otros recorridos, la mayoría de baja rentabilidad pero de alto valor social, pues comunican los barrios periféricos menos accesibles de la ciudad. En septiembre de 2006 incorporó el Enlace Noroeste que establece modalidad de trasbordo con la línea K, 116 y 133 y en junio de 2007 el Enlace Sur que permite trasbordo con la líneas 122 banderas Verde y Roja. También sumó, en junio de 2007, la actual Ronda del Centro, cuya particularidad es circunvalar la zona céntrica de la ciudad, y la Línea de la Costa, que funciona durante el período estival.

Con la creación de la SEMTUR, la Municipalidad tomó la iniciativa en cuanto a encaminar una posible solución a la crisis del sistema de transporte público de pasajeros, dejando al descubierto el grado de precariedad con que las empresas privadas venían prestando el servicio. Paralelamente, con la instauración de una empresa estatal, el municipio dispuso de una empresa testigo con la cual monitorear diversos parámetros del sistema, como antigüedad de los vehículos, costos, atención al cliente y frecuencias. Este aumento del control sobre el sistema se fortaleció con la constitución, en diciembre de 2003, del Ente del Transporte de Rosario (ETR), un organismo financiera y administrativamente autárquico y descentralizado. Formado por un equipo multidisciplinario de técnicos, el ETR se convirtió en uno de los primeros organismos del país orientado a la planificación, gestión y evaluación del sistema de transporte.

Según la ordenanza 7.627/03 que establece su creación, el ETR tiene las siguientes funciones: interpretar, aplicar y hacer




Inauguración nuevo predio de la Empresa Mixta de Transporte Rosario SA. Noviembre 2010.
Archivo: Empresa Mixta de Transporte Rosario SA.





Empresa Mixta de Transporte Rosario SA, presentación de unidades piso bajo. Enero 2011.
Archivo: Empresa Mixta de Transporte Rosario SA.

cumplir las disposiciones vigentes; realizar el planeamiento estratégico y planificar las políticas operativas; confeccionar y elevar al Concejo Municipal los pliegos de licitación para la concesión del servicio y, una vez aprobado, gestionar el proceso hasta su adjudicación; regular y administrar la prestación del servicio (dictar normas reglamentarias, establecer o modificar recorridos, paradas, flotas y frecuencias de líneas; habilitar los vehículos y la infraestructura afectada al servicio; fiscalizar la actividad de las empresas concesionarias y aplicar las sanciones previstas cuando corresponda); elevar al Concejo Municipal para ser tratados en sus sesiones, estudios técnicos que respalden los valores tarifarios de los servicios concedidos así como propuestas de creación o modificación de las tasas correspondientes a los servicios que prestan; atender los reclamos de los usuarios.

La autoridad del ETR es ejercida por un directorio compuesto por tres miembros: un presidente designado por el Departamento Ejecutivo, un vicepresidente elegido por el Concejo Municipal a propuesta de la bancada de la oposición con mayor número de integrantes y un director vocal nombrado por el Departamento Ejecutivo.

La gerencia del ETR es ejercida por un profesional con formación técnica designado por el Directorio. Cuenta, además, con un Consejo Consultivo *ad honorem* integrado por representantes de empresas concesionarias, sindicatos del sector, asociaciones de usuarios, asociaciones gremiales empresarias, universidades públicas nacio-





nales, distritos descentralizados y Oficina Municipal del Consumidor. El Ente está sometido a un control administrativo por auditorías contables externas independientes, por medio del Departamento Ejecutivo y a través del Tribunal Municipal de Cuentas.

En el año 2003, a partir de la información suministrada por la Encuesta de Origen y Destino realizada por la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad y el Instituto de Estudios de Transporte, se diseñó un nuevo llamado a licitación. En diciembre de 2004 se aprobó una nueva ordenanza (la 7802) para regular el transporte de pasajeros en la ciudad de Rosario. Al año siguiente comenzó la venta de pliegos y luego de una serie de idas y venidas se abrió el primer sobre en diciembre de 2006.

Los únicos oferentes fueron tres de las empresas que habían sido prestadoras del servicio de transporte urbano de pasajero hasta ese momento: Las Delicias SA, Rosario Bus SA y la Unión Transitoria de Empresas, Etarco (ETAR y COTAL), que quedó descalificada, declarándose oficialmente su quiebra en octubre de 2007.

El gobierno municipal anunció en aquel momento que se había constituido una empresa mixta (de capitales estatales y privados) para operar parte de las líneas. La misma se denominó Empresa Mixta de Transporte Rosario SA, en clara alusión a la empresa mixta surgida en la ciudad en los años 30, aunque modificando su sigla original, que era EMMTR.

La EMTR comenzó su actividad en noviembre de 2007 cubriendo las zonas sud-



Calle Mendoza, trolebús línea K de la empresa SEMTUR.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.



Consejo Consultivo del Ente del Transporte de Rosario. Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




Presentación de unidades nuevas de la línea 112 de la Empresa Mixta de Transporte de Rosario (EMTR), 12 de noviembre de 2007.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*

oeste, noroeste y centro de Rosario y absorbiendo las líneas que había dejado vacante la desaparecida COTAL y la empresa 25 de Mayo SRL. Desde su inicio contó con 95 unidades 0 km Mercedes Benz, dotadas de una tecnología de baja contaminación. La Municipalidad aportó cinco millones y medio de pesos que representaban cerca de un 40% de la participación accionaria. Sin embargo, y debido a su difícil situación financiera, en diciembre de 2009 fue aprobada una nueva capitalización por parte del





municipio de casi doce millones de pesos.

En enero de 2009, Las Delicias SA también perdió la concesión del servicio. Su titular, Rubén Rodríguez, operaba en la ciudad desde los años 60 y tenía a su cargo siete líneas que ocupaban a unos 235 trabajadores. Ya en el año 2002 había entrado en concurso de acreedores y, si bien había logrado sortear esa situación, en diciembre de 2008 manifestó su imposibilidad de pagar los sueldos de su personal. Luego de tres días en los que las líneas habían dejado de circular, el 12 de enero de 2009 se hicieron cargo de las mismas la SEMTUR y la EMTR. Con la quiebra de Las Delicias SA, la única empresa privada que subsiste en el transporte urbano de pasajeros de Rosario es Rosario Bus SA, que opera 16 líneas y cuyo principal accionista es Agustín Bermúdez.

La evolución de la composición de las compañías tuvo un curso histórico que partiendo de los años 60, cuando los propios conductores junto con los guardas se hicieron dueños de las unidades que manejaban, llegó a una situación de mayor concentración donde socios más fuertes fueron comprando las partes de los otros, de tal forma que si 30 empresas controlaban el transporte urbano de pasajeros en 1987, en 1993 lo hacían 25 y en 2003 sólo 10. Esta concentración ha llegado a su máxima expresión en la actualidad, cuando una sola empresa privada —Rosario Bus— y dos empresas vinculadas en distinto grado al estado municipal son las responsables de la totalidad del servicio.

Con avances y retrocesos, a partir del año 2003 comenzó una lenta mejora en las cifras de venta de boletos anuales, un aumento del número de unidades y una disminución gradual de la antigüedad de la flota.

| Año | Pasajeros totales en millones | Km en millones | P/Km | P.E/Km | Flota | Antigüedad promedio flota | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1998 | 149 | 70 | 2,13 | | 707 | 6 años | 4 meses |
| 1999 | 139 | 64 | 2,17 | 2,04 | 600 | 5 años | 5 meses |
| 2000 | 137 | 58 | 2,36 | 2,04 | 606 | 4 años | 10 meses |
| 2001 | 124 | 53 | 2,34 | 1,95 | 613 | 5 años | 9 meses |
| 2002 | 116 | 50 | 2,32 | 1,87 | 615 | 6 años | 6 meses |
| 2003 | 126 | 51 | 2,47 | 2,05 | 691 | 7 años | 0 meses |
| 2004 | 139 | 51 | 2,73 | 2,29 | 671 | 7 años | 1 mes |
| 2005 | 150 | 51 | 2,93 | 2,38 | 671 | 5 años | 8 meses |
| 2006 | 154 | 51 | 3,01 | 2,62 | 699 | 4 años | 2 meses |
| 2007 | 149 | 51 | 2,94 | 2,55 | 709 | 2 años | 7 meses |
| 2008 | 144 | 50 | 2,90 | 2,55 | 692 | 3 años | 4 meses |

Fuente: Dirección General de Fiscalización de Transporte, Departamento Contralor de Gestión, Ente del Transporte de Rosario.



Mendoza y Laprida, unidad con piso bajo de la línea 123 de la empresa SEMTUR.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

Este proceso de recomposición del transporte público se desarrolló en el marco de la superación de los peores momentos de la crisis de 2001/2002 que daba paso a signos de reactivación económica. La situación política también mostró señales de estabilización. Paulatinamente, se fue desarticulando el fenómeno de las asambleas populares que habían cuestionado todo el sistema político bajo la consigna «que se vayan todos». En 2003 hubo elecciones a nivel nacional y volvió a triunfar un peronista, Néstor Kirchner, quien asumió la presidencia en mayo de 2003, reemplazando el breve mandato de Eduardo Duhalde. Las elecciones municipales en Rosario dieron otra vez el triunfo al Partido Socialista, y Miguel Lifschitz dejó la Secretaría de Servicios Públicos para convertirse en intendente de la ciudad.

## ¿Cuánto cuesta viajar en Rosario?

En la ciudad de Rosario existe una tarifa plana, es decir una tarifa única que no se ve modificada por factores tales como las distancias recorridas, el tiempo de viaje o los horarios en que se asciende o desciende. Esta situación tiene como consecuencia la existencia de subsidios cruzados, que benefician a los usuarios de menores recursos que son quienes realizan los viajes más largos y pagan el mismo pasaje que aquellos que realizan recorridos más cortos. A su vez, los viajes realizados durante el día y en horarios picos subsidian a los realizados durante la noche cuando se produce una merma en el flujo de pasajeros.

También las franquicias vigentes derivan, en un subsidio cruzado, en la medida en que pasajeros que son trasladados de forma gratuita o con un porcentaje de descuento son compensados por aquellos que pagan el boleto entero. Como se vio más arriba, la ordenanza 3946/85 y modificaciones posteriores determinaron que hacia





## El «medio boleto estudiantil» en Rosario




Franquicia estudiantil 2010 y 2011.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

El 16 de septiembre de 1976 un grupo de estudiantes secundarios fue detenido en la ciudad de La Plata a manos de fuerzas represivas pertenecientes al Ejército y a la Policía de la Provincia de Buenos Aires. El general Ramón Camps, a cargo de esta última institución, definió los secuestros y posterior asesinato de la mayoría de aquellos adolescentes como una respuesta al «accionar subversivo en las escuelas». La siniestra afirmación pretendía aludir a la lucha que habían protagonizado esos jóvenes platenses en pos de lograr el «medio boleto» para los estudiantes secundarios.
Luego de caída la dictadura militar, el reclamo de un pasaje preferencial continuó siendo una aspiración de los alumnos de escuelas medias de todo el país y motivo de innumerables manifestaciones y petitorios. Poco más de una década después de los sucesos trágicos de La Plata, en octubre de 1988, fue aprobada por el Honorable Concejo Municipal de Rosario una ordenanza que establecía la ansiada rebaja del 50%. El 27 de junio de 1989, según relata el diario *La Capital*, «algo más de un millar de jóvenes estudiantes secundarios de las distintas escuelas, institutos y colegios… realizaron una bulliciosa manifestación frente al ‹Palacio de los Leones› reclamando la implementación» del citado descuento en el transporte público. Al día siguiente, «el medio boleto» comenzaba a regir en Rosario.
En marzo de 1990 se incorporaron modificaciones a la ordenanza votada dos años antes, entre las que se destacaba la decisión de que fuera la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad la que expidiera el abono escolar con descuento y no las empresas como ocurría hasta ese momento. En el marco de estos cambios, el municipio realizó una amplia convocatoria a cooperadoras escolares y centros de estudiantes para que participaran en la aplicación del beneficio. A lo largo de los años que siguieron se produjeron otras reformas como consecuencia, fundamentalmente, de los cambios experimentados en el sistema educativo y a la implementación del boleto pre-pago. ●

## «Quizá llegar a viejo, sería más razonable, más apacible, más transitable…»

Santa Fe y Cafferata. Pasajero abordando unidad de SEMTUR.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




Los versos de Joan Manuel Serrat hablan de un mundo deseable, contenedor y tibio para los adultos mayores que en la Argentina de hoy no existe. Magras jubilaciones, servicios de salud insatisfactorios, limitadas posibilidades de desarrollo personal constituyen elementos comunes de quienes han dejado de ser jóvenes y recorren el camino de la veteranía, como dice el catalán.

Sin embargo, y asomando en medio de este triste escenario, es posible encontrar en Rosario un dato alentador: desde 1995 los mayores de 69 años viajan gratis en el transporte público de la ciudad. Seguramente no es suficiente, pero si se piensa que Rosario es una de las pocas ciudades que aplica este beneficio el hecho se torna significativo. La misma percepción la experimentan quienes poseen la certeza de que el costo del boleto o de la tarjeta magnética ya no condiciona la visita regular al médico, el encuentro con amigos o familiares o la decisión de ir a pasear a un parque.

El 13 de marzo de 1995 los jubilados se congregaron en el Teatro El Círculo para comenzar a recibir la credencial que los habilitaría para hacer uso gratuito del transporte público urbano. Según relataba el Diario *La Capital* «…los pasivos se instalaron en la sala principal del teatro, donde la cantante Mariela Mariel les ofrecía un repertorio de tangos hasta que les tocaba el turno.»

El deseo de Joan Manuel Serrat de una vejez que trajese «más ventajas y menos inconvenientes» no se cumple. Se sabe. Luego de «darlo todo…», todo no está pagado y no se asiste a un «final con beso». Y si bien el carnet de los jubilados tampoco abre todas las puertas, en Rosario —vale recordarlo— les permite subir a un colectivo y seguir transitando por la vida.







el año 2000 un conjunto de sectores sociales fueran beneficiados por franquicias o descuentos en el transporte público. En el año 2001 se extendió el beneficio a personas que presenten alguna discapacidad que les impida manejarse por sus propios medios, incluyendo a quien las acompañe. En 2002 se modificó la reglamentación sobre los mayores de 69 años, limitando el no pago de boleto a quienes perciban una ju-

Unidades de las empresas Rosario Bus SA, SEMTUR y Empresa Mixta de Transporte SA circulando por calle Cafferata.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.



**Interior de unidad modelo Mercedes Benz OF 1418, Empresa Mixta de Transporte Rosario SA.** Archivo: Empresa Mixta de Transporte Rosario SA.

bilación menor a tres PBU (Prestación Básica Universal). Además, se introdujeron cambios en relación al boleto estudiantil, disponiéndose que los alumnos abonen un 43% del valor del boleto común. Asimismo, y para auxiliar a madres en situación de pobreza que necesitaran trasladarse para atender a sus hijos recién nacidos, o para concretar su control periódico en la Maternidad Martin, se estableció en 2002 que el





Departamento Ejecutivo Municipal entregase a ese centro de salud quinientas tarjetas mensuales para ser distribuidas entre esas mujeres.

En 2006 se cambió la denominación pase *discapacitado* —utilizado por personas que padecían enfermedades graves y terminales, aquellas con capacidades diferentes y las que convivían con el VIH— por *pase libre de transporte* para evitar actos de discriminación. En 2007 se modificó la franquicia para mayores de 69 años, ampliándose a todos aquellos cuyos ingresos totales se encontrasen por debajo de la línea de pobreza. En 2010 se introdujeron modificaciones en las disposiciones referentes al ya mencionado *pase libre de transporte* a fin de facilitar la acreditación de la condición de discapacidad de las personas beneficiarias.

En relación a la evolución de la tarifa —y en función de no agravar las consecuencias sociales de la crisis económica de 2001-2002— el boleto de pasajeros permaneció constante en $0,75 hasta 2006. En abril de ese año pasó a costar $0,95. Sucesivos aumentos en enero y diciembre de 2007, agosto de 2008 y abril de 2010 llevaron el valor del pasaje a los actuales $1,90.

En todas las discusiones dentro del Concejo Municipal se señalaba como causa de estos incrementos el defasaje existente entre el costo real del boleto y su precio. Así, en octubre de 2008, el informe presentado por el Ente del Transporte de Rosario mostraba una brecha de 30 centavos que en febrero de 2010 se había ensanchado a 50 y que implicaba unos sesenta millones anuales



**Presentación de unidades modelo Mercedes Benz OF 1418. Monumento Nacional a la Bandera. Año 2007.** Archivo: Empresa Mixta de Transporte Rosario SA.

como déficit de las empresas, es decir cinco millones mensuales. En mayo de 2010 se recibieron incrementos de subsidios nacionales que disminuyeron el déficit a seiscientos mil pesos al mes.

El origen de esta diferencia entre costo tarifario y precio del boleto ha sido adjudicado, fundamentalmente por el sector empresario, a los incrementos salariales periódicos de los conductores. Se ha argumentado asimismo como causa parcial o total de




Laprida y Mendoza, unidad de la empresa Rosario Bus SA, línea 102.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

ese desfasaje la ausencia de mejoras sustanciales en los subsidios —incluido el vinculado al costo del gasoil— aportados por el Ejecutivo Nacional, primero del gobierno de Néstor Kirchner y luego, a partir del año 2007, de la presidenta Cristina Fernández.

La solución hallada para revertir esta situación —además de asignar dineros aportados por el Municipio— fue la suba periódica del precio del pasaje. Estos aumentos han suscitado quejas de los usuarios y organizaciones sociales, que no los ven justificados. Los empresarios, por su parte, han intentado legitimar estos incrementos amparándose en la caída de la rentabilidad de las compañías y proponiendo alternativas tales como la anulación de algunas de las franquicias otorgadas a los jubilados mayores de 69 años o la imposición de restricciones al medio boleto estudiantil.

Especialistas en el tema y fuerzas políticas opositoras en el Concejo Municipal han considerado a lo largo de estos años diferentes opciones para hacer frente a los repetidos aumentos de boletos. Entre los primeros se encuentra el titular de la cátedra de Costos de la Facultad de Ciencias Económicas, Rubén Visconti, quien realizaba entre los años 1990 y 1992 los estudios técnicos mensuales que se discutían en el Concejo Municipal. En 2008, el contador Visconti planteó —entre otras objeciones— que los cálculos efectuados para determinar el costo del boleto se elaboraban según una fórmula creada a principios de la década del 80 que ya no reflejaba la situación del sistema de transporte y beneficiaba a las empresas.

Los bloques opositores han propuesto diferentes variantes, entre ellas que el estado municipal se hiciese cargo de la mitad del monto de las franquicias o la reducción de comisiones del Banco Municipal por la administración del sistema de tarjetas magnéticas. Otras explicaciones han apuntado a que la clave del aumento de los costos ha sido la gestión deficiente de la SEMTUR y





la EMTR. A estas críticas se ha sumado el titular de la UTA, Manuel Cornejo, quien abogó indirectamente por una privatización total del sistema. En marzo de 2010, el dirigente sindical arremetió contra las empresas administradas por la Municipalidad, declarando que «los políticos no saben de transporte» y que «los privados están manejando bien las cosas». Cabe recordar que Rosario Bus SA es la única empresa privada en la actualidad.

Lo cierto es que el sistema de transporte de la ciudad arrastra serios problemas presupuestarios que han llevado al intendente Lifschitz a anunciar, en su discurso de apertura de las sesiones ordinarias del Concejo Municipal de marzo de 2010, que el «transporte está al límite». Esta apreciación refleja que los costos superan ampliamente el precio del boleto y que la diferencia no fue compensada por los aportes que han asignado al sistema tanto el municipio como la nación.

El sistema de transporte urbano rosarino se beneficia por el abaratamiento de combustible y por otras tres clases de subsidios: el proveniente del Estado nacional, Sistema de Transporte Automotor —SISTAU—, el otorgado por el Estado provincial por medio de una reducción impositiva concedida a las empresas de transporte y el Fondo Compensador municipal.

El SISTAU fue estructurado en el año 2001 y es la principal compensación que reciben las prestatarias del servicio de transporte público de pasajeros del país. Sus fondos provienen de un fideicomiso conformado a partir de lo recaudado con un impuesto sobre el gasoil. Según la Unidad de Coordinación de Fideicomisos de Infraestructura (UCOFIN), organismo nacional dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, durante el año 2009 la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aportó al mismo un 5,88%; la provincia de Buenos Aires un 35,63%; la de Córdoba un 10,81%; la de Santa Fe el 10,17% y el resto de las provincias el 37,50%.




Colectivo de la línea 143 por calle Entre Ríos, 2008.
Archivo Diario *El Ciudadano y la región.*



Choferes de la empresa SEMTUR en la presentación de nuevas unidades. Parque de la Independencia. Año 2004.
Archivo: Secretaría de Servicios Públicos y Medio Ambiente.

Desde 2006 se han sumado al SISTAU recursos que proceden directamente del Tesoro Nacional y se han implementado dos regímenes de refuerzos: Compensaciones Complementarias (RCC) y Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP). El primero está destinado al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), constituida por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y algunos partidos del Gran Buenos Aires; el segundo, al resto de las ciudades no incluidas en el AMBA, cuyas autoridades critican ampliamente la distribución del SISTAU y denuncian que su reparto ni siquiera guarda relación con los porcentajes de participación que tienen las provincias en lo recaudado a través del impuesto al gasoil, tal como se ha detallado más arriba.

La Municipalidad de Rosario formó parte de diferentes iniciativas que apuntan a exigir modificaciones al respecto, como por ejemplo las emprendidas por la Federación Argentina de Municipios, que viene bregando por una redistribución más justa. En agosto de 2007, el ETR denunciaba que «en Rosario el subsidio nacional cubre apenas el 15% del total del precio del pasaje, cuyo valor real se estima es de $1,80. Mientras tanto, en Buenos Aires el costo del boleto es de $0,75 y según advirtió, el entonces Secretario de Transporte de la Nación, Ricardo Jaime, el costo real del pasaje ascendía a los $2,40». El mismo organismo afirma que durante 2010, mientras la provincia de Santa Fe recibió solamente un 3% del total de los fondos destinados a compensaciones tarifarias y refuerzos, las empresas del AMBA y las de la jurisdicción nacional percibieron un 75% del total de los recursos. Al analizar las sumas de dinero asignadas por unidad habilitada durante 2010, el ETR asegura que las cifras mensuales promedios fueron las siguientes: $25.000 para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, $21.000 para el resto de las localidades que componen el AMBA y de $12.800 para la provincia de Santa Fe.





El Fondo Compensador, cuyo capital es de origen municipal, fue creado para atender las desigualdades de rentabilidad entre las distintas líneas que conforman el transporte urbano público de Rosario. En sus inicios estaba compuesto por la suma de dinero resultante de la diferencia entre la tarifa vigente y lo que pagaban los pasajeros sobre las unidades, a través de los boletos ocasionales o sistema de «cambio justo». En la actualidad está conformado por la recaudación originada en la tasa de Fiscalización a cargo de las compañías de transporte, la referida al Sistema de Estacionamiento Medido, las sumas obtenidas en razón del Derecho de Acceso a Diversiones y Espectáculos Públicos por asistentes a casinos y por las tasas de Registro e Inspección (DREI) pagadas por las empresas. En agosto de 2008, se modificó el criterio de reparto de este fondo en función de asignar a todos los grupos prestadores cuyo costo neto por pasajero fuera superior a la tarifa vigente, de modo proporcional a esa diferencia y a la cantidad de pasajeros equivalentes en cada grupo. Por último, en marzo de 2009, se aprobó en el Concejo Municipal un subsidio extraordinario de casi siete millones de pesos para distribuir entre las empresas del transporte urbano público cuyo costo neto por pasaje fuera superior a la media del sistema, de manera proporcional a esa diferencia y, tomando como base para el cálculo, la estructura de costos del período 2009. La medida fue rechazada por Rosario Bus SA —única prestadora cuyos costos se encontrarían por debajo de la media— por considerar que ese dinero sólo iría a socorrer a las empresas administradas por la Municipalidad, SEMTUR y EMTR, a las que el apoderado de la empresa privada en declaraciones a la prensa tildó de ineficientes.

Por su parte, la Dirección de Servicios Públicos desestimó estos argumentos, declarando que no se trataba de problemas de ineficiencia sino de cuestiones ligadas a la baja rentabilidad de algunas líneas a cargo hoy de las empresas que cuentan con participación estatal, las cuales fueron rechazadas por Rosario Bus SA cuando les fueron ofrecidas en su oportunidad.



Pasajeros encuestados por el personal del Ente del Transporte de Rosario. Encuesta Permanente de Pasajeros.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




Refugio tipo A sobre Avenida Pellegrini.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

## El actual sistema de transporte en Rosario

El sistema de transporte de la ciudad está integrado por 719 unidades diesel y 20 trolebuses, los cuales generan alrededor de 140 millones de viajes anuales, incluyendo los de pasajeros beneficiados con franquicias. Hoy el sistema no se encuentra en la situación crítica de los años 2001-2002, aunque subsisten algunas dificultades. Los números respecto a los pasajeros que utilizan el transporte público distan bastante de equiparar las cifras de los años 80, pero ya no están en caída libre. No se ha conseguido, por el momento, incrementar de manera sustancial la cantidad de usuarios que prefieran dejar el automóvil en su casa y utilizar el servicio público, tal como lo han logrado otras ciudades —Curitiba, por ejemplo— que sí concretaron una transformación radical y eficiente de su sistema de transporte.

El avance tecnológico a través de la creación del Centro de Monitoreo y la incorporación en los últimos años de unidades con GPS a toda la flota han permitido avanzar en la fiscalización del sistema y resolver inconvenientes en tiempo real. Esto marca una diferencia importante con otras ciudades del país donde no se ha avanzado en ese sentido. Sin embargo, no se han resuelto aún problemas vinculados a la escasa frecuencia de algunas líneas y a la sobrecarga de las unidades en los horarios picos, como tampoco al congestionamiento del centro comercial de la ciudad ya que no se ha modificado su diagrama radiocéntrico ni al menos compensado con un número significativo de servicios que conecten diferentes zonas de la ciudad sin atravesar su área comercial central. Por otra parte, el precio del boleto sigue siendo alto para la mayoría de los trabajadores y sus familias, que son sus principales usuarios. La intendencia y el Ente del Transporte de Rosario consideran, junto con gran parte del Concejo Municipal, que un paliativo a esta cuestión sería una mayor equidad en la distribución de los subsidios provenientes del estado nacional.





Una cuestión preocupante que se ha sumado en los últimos años ha sido el incremento de episodios delictivos o violentos a bordo de los coches, que ponen en riesgo tanto a conductores como a pasajeros. Los barrios periféricos de la ciudad son los principales afectados por estos hechos. En septiembre de 2009, el sitio de internet *Rosario3* hacía pública la denuncia de la UTA, cuyos representantes afirmaban que «la periferia es tierra de nadie» e identificaban a los barrios Santa Lucía, La Lata, Swift y Cristalería como los «más picantes» en materia de inseguridad. Hacían una salvedad respecto al barrio Las Flores por su «…respeto al código de convivencia entre la gente y los choferes». Ante esta situación se ha asignado a patrullas policiales la tarea de escoltar a los colectivos que transitan las zonas consideradas más peligrosas. Resulta evidente que la solución a este problema posee una gran complejidad que excede al tema puntual del transporte urbano. La llamada «inseguridad» se vincula con cuestiones de exclusión y fragmentación social y su resolución no puede basarse en la implementación de medidas represivas o de control.

Desde una mirada más global, el gobierno municipal ha venido intentando resolver falencias del transporte urbano de pasajeros a través de un reordenamiento del sistema. El 1° de marzo de 2007, en el discurso inaugural del período ordinario de sesiones del Concejo Municipal, el intendente Miguel Lifschitz disipó expectativas respecto a soluciones a corto plazo, ya que, según predijo, se abría un período de transición de siete años durante los cuales los avances en la calidad del servicio serían «graduales». Como se vio, el proyecto original presentado por SYSTRA-ATEC resultó imposible de llevar adelante tal cual había sido concebido. A partir de una nueva formulación que hizo el ETR de esa propues-






Arriba: Centro de Monitoreo.
Ente del Transporte de Rosario.
Abajo: Pantalla LED de información dinámica sobre próximo arribo de unidades. Avenida San Martín.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




Página web del Ente del Transporte de Rosario. www.etr.gov.ar.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

ta inicial, se ha diseñado un esquema menos ambicioso de mejoras escalonadas.

En principio, se ha decidido utilizar los corredores ya existentes —calles y avenidas principales— para la circulación de las líneas actuales, tratando de evitar los recorridos innecesarios. También se consideró prioritaria la atención de cada uno de los distritos municipales y de barrios nuevos de la ciudad.

Dentro del sistema se han diferenciado dos jerarquías: básico y opcional. El primero incluiría servicio distrital, interdistrital, de rondas, de enlace y barriales. En ese sentido se han establecido, en los últimos años y siempre a cargo de la SEMTUR, una serie de líneas como Enlace Noroeste (2006), Enlace Sudoeste (2007) y Enlace Barrio Santa Lucía (2010) y Ronda del Centro (2007), cuyo recorrido circunvala el centro de la ciudad. La modalidad opcional del nuevo esquema consiste en un servicio diferencial y expreso, pero aún no se ha puesto en funcionamiento.

Las últimas novedades en la reorganización del transporte de pasajeros han sido la incorporación de un sistema de información al usuario a través de una página web, la publicación de un manual con los recorridos y planos de circuitos y la disponibilidad de una línea telefónica gratuita (0800) para obtener detalles de los servicios. Asimismo se han instalado nuevos postes indicadores de paradas de ascenso y descenso de pasajeros y se ha implementado a partir de agosto de 2010 el sistema *¿Cuándo llega?* que permite obtener información sobre los horarios de las diferentes líneas mediante la utilización de celulares o ingresando a un sitio en Internet. También se han comenzado a instalar en algunas paradas letreros luminosos basados en tecnología Led (no tóxicos, de bajo consumo y de mayor duración) que ofrecen información sobre recorridos y horarios de líneas. Como un propósito a corto plazo, se ha informado a través de los medios periodísticos que la Municipalidad tiene la intención de poner en funcionamiento en 2011 un tranvía con un recorrido norte-sur de unos 20 km. La instalación de esta línea de tranvías vendría





a representar el regreso a Rosario de esa modalidad de transporte luego de casi medio siglo de ausencia.

En los últimos veinte años es posible destacar tres procesos vinculados a la movilidad urbana que se han desarrollado de forma simultánea en la ciudad de Rosario: una disminución de la cantidad de usuarios del transporte público de pasajeros, cambios en la composición interna del empresariado del sector y una continuidad en las políticas de planificación del Estado municipal acompañada de un aumento de su intervención en materia de transporte público.

En relación al primer proceso, es mensurable una caída tendencial del número de pasajeros transportados por el servicio público desde fines de la década del 80. Estas cifras sufrieron un descenso pronunciado a lo largo de los años 90 y un momento de crisis aguda durante la coyuntura 2001-2002. A partir de allí se produjo una leve recuperación, aunque sin nunca alcanzar las cifras más altas de la década anterior. En clara vinculación con esto, se han producido cambios estructurales relevantes dentro del sector empresario. La reducción de la venta de pasajes sumado a las crisis económicas sucesivas que ha sufrido el país, han redundado en la merma de los montos de ganancias. Las firmas con menos capacidad de reacción no han podido afrontar algunas erogaciones que les fueron exigidas en esta etapa —por otro lado necesarias desde el punto de vista social— tales como solventar las franquicias de pasajes o la instalación del sistema prepago puesto en vigencia a fines de los años 90. Esta situación originó, por un lado, la quiebra de muchas empresas o la anulación de concesiones por falta de cumplimiento de las condiciones acordadas con el municipio. Por otro lado, el mismo proceso provocó una mayor concentración del universo empresario donde los más fuertes sobrevivieron o incluso se fortalecieron, llegando esta evolución en nuestros días a su máxima expresión, cuando una única compañía privada controla la mitad del servicio del transporte urbano de pasajeros de Rosario.



Paneles informativos. Campaña de difusión del SMS. Plaza Sarmiento. Año 2010.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.

La disminución progresiva del número de pasajeros que utilizan el transporte público es un fenómeno que afecta no sólo a la ciudad de Rosario y a la Argentina, sino a gran parte de Latinoamérica. Sus causas se vinculan con el aumento de la miseria y de las desigualdades sociales. Así, al mismo tiempo que muchas personas han abandonado el transporte público por la caída de su poder adquisitivo, otros pudieron acceder, en gran número, a otras modalidades para reemplazar el servicio, fundamentalmente a automóviles particulares, lo que ha traído consecuencias negativas a la vida urbana como son el congestionamiento del tránsito vehicular en el centro comercial y el aumento de la polución ambiental.

La crisis que viene afectando al transporte público de pasajeros provocó efectos directos sobre el comportamiento del sector empresario, que ha reaccionado en pos de lograr aumentos del precio del pasaje a través de presiones corporativas que han derivado en amenazas de *lock out* o en la paralización efectiva del servicio en la ciudad. Verdaderas «guerras del boleto» se han desarrollado en los años 80 y 90 que han tenido como víctimas más importantes a los usuarios del sistema que lo utilizan principalmente por razones laborales o de estudio.

Todos estos procesos se explican por la lógica mercantil de las empresas de transporte, cuyo objetivo primordial es la maximización de beneficios y en la que los pasajeros son concebidos como meros consumidores. En este marco, las necesidades de viajar que puedan tener los ciudadanos no resultan relevantes, como tampoco es importante que las mismas sean necesidades sociales íntimamente vinculadas al funcionamiento económico y político de la ciudad y del país entero. Esta lógica implacable fue la misma que legitimó, durante mucho tiempo, el sometimiento de los conductores de colectivos a condiciones estresantes de trabajo, obligándolos a cumplir una doble función a fin de disminuir las erogaciones de las empresas. La misma racionalidad estuvo presente en las exigencias por parte de algunos empresarios de anular determinadas franquicias por considerarlas un gasto improcedente.

Paralelamente a esta realidad, ha tenido lugar el tercer proceso antes señalado, en el que el protagonista fue el Estado municipal, que implementó, desde fines de la década del 80, estrategias de planificación —incluidos estudios analíticos del sistema y elaboración de proyectos transformadores— que, con altibajos en los resultados, han apuntado a racionalizar y mejorar el servicio. Los límites de estas políticas han sido particularmente claros a la hora de controlar a los empresarios y castigar algunos de sus comportamientos corporativos. Tampoco fue posible resolver el desfasaje entre el costo y el precio del boleto ni encontrar una solución alternativa a sus sucesivos aumentos. Esta última tarea no le compete, sin embargo, sólo al gobierno municipal sino que debe ser tomado desde las esferas del Estado nacional de forma más integral y equitativa, por lo cual resulta indispensable tanto una distribución más





igualitaria de los subsidios así como la recuperación y puesta en funcionamiento de modalidades más baratas y ecológicas, como son los servicios ferroviarios de pasajeros, que pueden cumplir un rol importante en los traslados dentro del ejido urbano y metropolitano como ya sucedió en épocas anteriores.

El modelo rosarino de gestión privada del transporte con control del Estado originado en la década del 60, ha sufrido modificaciones significativas en los últimos años. El gobierno municipal ha incrementado su intervención en el mismo a partir de la creación del Ente de Transporte de Rosario, el establecimiento de una empresa enteramente municipal (SEMTUR) y otra de naturaleza mixta (EMTR), que se han hecho cargo de las líneas menos rentables pero indispensables para el traslado de las familias rosarinas residentes en barrios periféricos. Este regreso del Estado en materia de movilidad urbana ha sido acompañado de proyectos que apuntan a mejorar la calidad del servicio a través de la combinación de la intermodalidad, el estímulo del transporte no motorizado y la disuasión del uso del automóvil privado.

La presencia del Estado en la administración del transporte público de Rosario es importante y vital y viene a recordar que no es posible abandonar la movilidad urbana al devenir de las lógicas de mercado y que tampoco puede ser considerada una mercancía más. El transporte constituye una inversión social y política como lo son los emprendimientos culturales del Estado, la educación o la salud públicas. La movilidad urbana es una cuestión central de las políticas estatales que se asocia con las estrategias de inclusión y con los modos de consolidar y ampliar los derechos de quienes usan y necesitan el transporte público en su vida cotidiana.

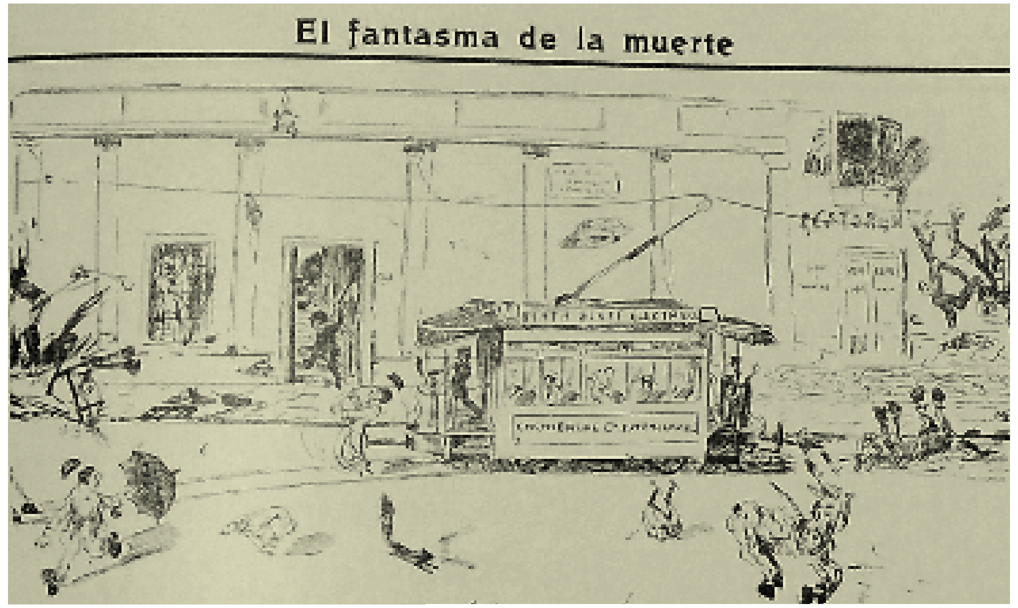



Unidad de SEMTUR. Dársena Estación Terminal se Ómnibus Mariano Moreno.
Archivo: Ente del Transporte de Rosario.




# Fantasía fúnebre: relatos visuales del tranvía eléctrico

Gisela Galassi






Monos y Monadas. Colección Prensa Rosarina.
Archivo de Microfilms CEHIPE (Centro de Estudios Históricos e Información. Parque de España).

En página anterior: Caras y Caretas. Museo Histórico Provincial «Dr.Julio Marc».

Suele decirse que una imagen vale más que mil palabras, que comunica los detalles de un proceso muy complejo con más rapidez y claridad que un texto. Una imagen es más eficaz que una larga descripción para comunicar las visiones del mundo propias de una época.

Desde fines del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX, la caricatura fue el recurso gráfico por excelencia para retratar las vivencias de las clases populares en los escenarios urbanos y al mismo tiempo formular denuncias sociales y políticas. Esta caricatura de *Caras y Caretas* trasmite con particular énfasis e ingenio la desconfianza que provocó la incorporación del nuevo medio de locomoción —el tranvía eléctrico— en la ciudad de Buenos Aires, situación que bien podría trasladarse a Rosario. La imagen realizada por Manuel Mayol fue publicada en su edición de abril de 1899 y representa a la Parca volando con un tranvía entre sus manos a punto de depositarlo en la calle, adornada por una guirnalda fúnebre. Las cualidades ventajosas del tranvía no se percibieron inmediatamente. Por el contrario, su introducción trajo aparejada toda una serie de temores. En general, para los siglos XIX y principios del XX, los productos del avance técnico debieron imponerse a las modalidades y hábitos tradicionales, que estimulaban la desconfianza o directamente el rechazo como respuesta inicial de los usuarios.

El tranvía se mostraba —al menos para una parte de la población— como una máquina demoníaca que amenazaba con chispas a su paso y daba la impresión de que iba a incendiar toda la ciudad. El miedo se apoderó de la gente y también cundió el temor a morir electrocutado en manos de un «mortífero aparato» que avanzaba y se cobraba víctimas desprevenidas con una espantosa velocidad de 30 kilómetros por hora.





Estas expresiones eran comprensibles en ciertos aspectos. Por un lado, reflejaban la mirada temerosa sobre las nuevas tecnologías y por otro ponían el acento en un punto que no era insignificante: las instalaciones eléctricas de entonces no tenían todavía suficientes medidas de seguridad. Por otra parte, la velocidad de los tranvías eléctricos era muy superior a la generada por la tracción animal y mucho más sigilosos. El antiguo tramway contaba, además, con un postillón que tocaba el cornetín, alertando de su paso a los incautos paseantes. Estas particularidades del nuevo servicio provocaron numerosos accidentes en los primeros tiempos, muchos de ellos mortales. Para atenuar estos efectos indeseables, fue preciso colocar «salvavidas», especie de malla metálica ubicada en la parte delantera de los coches.

En Rosario, una década más tarde, el semanario *Monos y Monadas* también manifestaba sus críticas, aunque —más concretas y certeras— destinadas a las autoridades municipales y a la compañía belga. A través de ellas denunciaba que los salvavidas que se habían instalado no salvaban a nadie. También cargaba contra los «frenos débiles» de los vehículos, que provocaban graves accidentes, mientras la Empresa de tranvías veía crecer formidablemente sus dividendos.

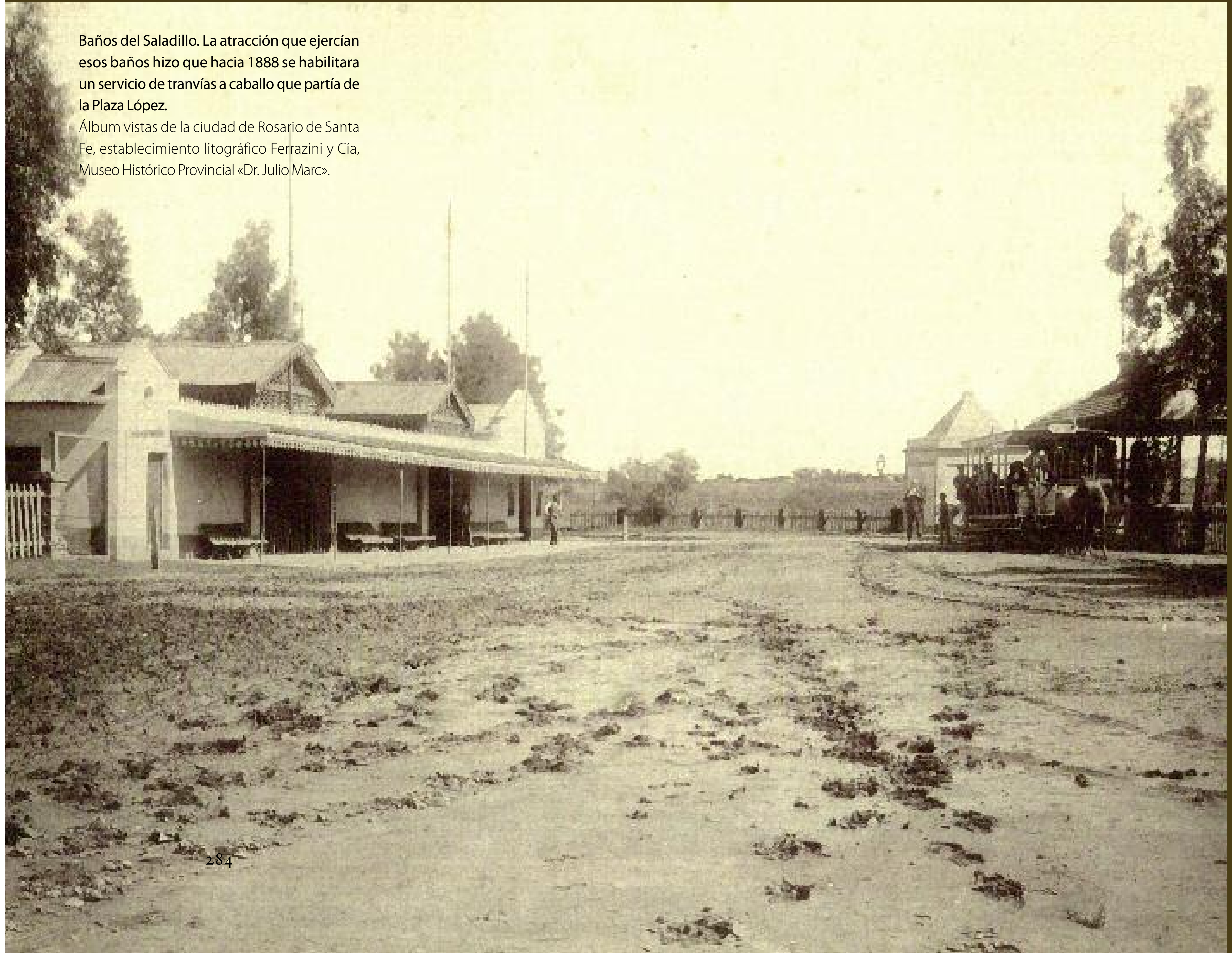
En 1911 *Monos y Monadas* convocó a sus lectores a llevar adelante un boicot a la compañía, con el objetivo de obligarla a mejorar el servicio, bajo el siguiente lema «la vida rosarina es más peligrosa que la vida entre apaches», llamando además al tranvía el «monstruo más temible del Rosario».

Así, a los múltiples inconvenientes de la prestación (demoras, falta de higiene, fallas mecánicas), se sumaban los accidentes mortales que dejaban al descubierto la ausencia de control por parte del Estado y el desinterés de la empresa en mejorar el servicio, a pesar de las importantes ganancias que obtenía.

Los cuestionamientos mencionados se repitieron en varios números de la publicación, pero además se evidenciaron en imágenes que, con desparpajo, satirizaron al tranvía asociándolo con la Parca y con asesinatos. Las mismas fueron publicadas entre agosto y noviembre de 1911, formando parte de la sección «Todo es broma».

Esta demonización del tranvía permitía poner en foco y hacer visible menos el temor ante un nuevo medio de transporte que el desencanto respecto a un «progreso» que supuestamente debía mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y no agregarle nuevos malestares.

Como manifiesta Santos Zunzunegui: «la imagen no es tanto algo que se mira como algo que se piensa». La imagen como testimonio no ofrece un reflejo de la realidad sino representaciones de la misma; proporciona huellas acerca de los valores que se reivindican o se rechazan a través del análisis de los condicionamientos que rigieron los criterios de dicha selección temática. Nos permite, en suma, rescatar las expresiones, apreciaciones y mensajes.



**Baños del Saladillo. La atracción que ejercían esos baños hizo que hacia 1888 se habilitara un servicio de tranvías a caballo que partía de la Plaza López.**
Álbum vistas de la ciudad de Rosario de Santa Fe, establecimiento litográfico Ferrazini y Cía, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



# Instantáneas del tranvía en el Saladillo

Fernando Navarro

La historia del transporte público de pasajeros se teje en la infinita constelación de formas que nos ayudan a comprender la relación que los hombres establecemos con el espacio y el tiempo de la ciudad. Supone dilucidar la paradoja compartida por todos sus usuarios, esto es, la extraña sensación que provoca la conjunción entre la absoluta individualidad del acto de viajar, y el carácter insoslayablemente social del transporte.

En el tedio del tiempo muerto, en el cruce de las miradas, en la escucha de fragmentos de conversaciones acontece también la vida. De este modo, las diversas modalidades de lo cotidiano que allí se manifiestan se constituyen en fuentes de la historia: la historia de la técnica del transporte, de la constitución material y social de lo urbano, del tiempo y el espacio de las subjetividades.

En la tematización problemática de la ciudad moderna, la dialéctica de las imágenes de lo social es analizada lúcidamente por Walter Benjamin al reflexionar sobre el vínculo entre la multitud y el individuo en el París del siglo XIX; nos recuerda que es precisamente en el transporte público donde por primera vez, y ya fuera del espacio doméstico, personas desconocidas se ven obligadas a mirarse durante un lapso prolongado de tiempo sin dirigirse la palabra. En este horizonte, la «sociología» de la gran ciudad y su historia hace ostensible la primacía del ojo respecto del oído.

La mirada puede transitar lo urbano en su proximidad y en su lejanía, o más bien habitar la permanencia de lo anónimo como clave de encuentro entre el individuo y la multitud, en definitiva, puede establecer ambiguas relaciones, allí donde el oído, o la escucha, demandarían intimidad, o al menos mutuo conocimiento. Historiar esta dimensión de lo humano es acercarnos también a lo trágico en los destinos individuales pero también a las alegrías anónimamente compartidas en el eventual acontecer del transporte público.

Algunos de estos tópicos aparecen en «El Saladillo», un poema de Alfonsina Storni editado póstumamente en el volumen colectivo *Seis cantos a Rosario* (Biblioteca Argentina, Rosario, 1949). Alfonsina había nacido en Suiza en 1892, pero su familia se mudó a Rosario cuando tenía nueve años. Para esa época el centro de su vida era el negocio familiar, el Café Suizo, de barrio Echesortu, donde la niña lavaba platos y servía las mesas. Alfonsina fue testigo lúcido del proceso de modernización de Rosario y lo sería también de Buenos Aires.





Desde antiguo se ha contrapuesto la poesía y la historia respecto del conocimiento que ofrecen, por considerar incompatibles la forma universal de una y la singularidad de la otra. Sin embargo, a partir de las reflexiones contemporáneas de la historiografía, es posible advertir el juego entre memoria, rememoración y escritura. Al recuperar la interconexión entre las perspectivas que ellas plantean, tal como se da en el caso de este poema de Storni, el texto adquiere un carácter fotográfico donde la mirada de la poeta captura imágenes del paisaje, los hombres y el tranvía. La secuencia de instantáneas se inicia con una descripción de la naturaleza en clave modernista, predomina el contraste suave entre el río Paraná y el arroyo, pero focaliza en la irrupción de los elementos y sujetos del espacio urbano.

Un gran río te ciñe de rojizas barrancas,
por donde grandes buques hallan tus puertas francas.

Pero si aquél es sobrio, grave, fiero, orgulloso,
otro pequeño y fino te sirve de reposo.

Y, como si quisiera que añoren tu frescura,
se encapricha y se seca, si le da la locura.

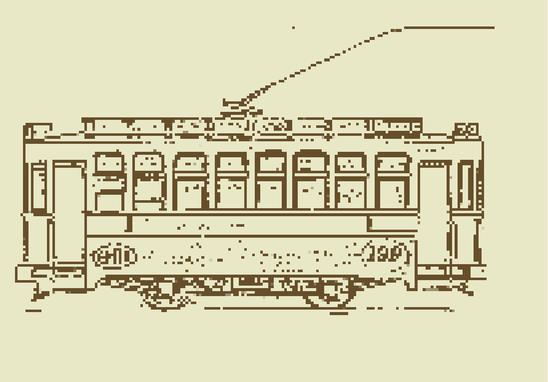
Así, pequeño y todo, se da el lujo de darte
bosquecillos de sauces; esto para alegrarte.

En festivas mañanas, bellos adolescentes
vuelan sobre canoas livianas, imprudentes,

y sus camisas blancas contrastan con el verde
césped de las orillas que en el agua se pierde.

Bajo el golpe del remo, corta el agua la quilla
y tiemblan las canoas suspensas en la orilla.

Empleados, estudiantes de pesada semana
remando alegremente se pasan la mañana.



Al describir la llegada y partida del tranvía y la multitud alegre y bulliciosa de obreros, estudiantes, empleados y jóvenes costureras que buscan en el Balneario El Saladillo un lugar para descanso de la ardua semana de trabajo, emerge un tópico vanguardista que reaparecerá en su multifacética obra posterior. Una vez más, Alfonsina transgrede los confines de lo doméstico y con la mirada de una paseante elige celebrar en su poema esas nuevas identidades urbanas.

Pintoresco, repleto, va llegando el tranvía
donde vienen familias a pasar el día.

Bajo los verdes sauces tienden blancos manteles
y sacan de sus cestas botellas y papeles.

Toman mate, se acuestan para dormir la siesta,
que duermen si el vecino pic-nic no los molesta.

¡Algazara de obreros, empleados, costureras
juveniles, alegres, bulliciosas, parleras!

Cuando la noche llega los tranvías no alcanzan
para tantos, y a saltos, a su encuentro se lanzan.

Llenan las plataformas, y por las ventanillas,
asoman los sentados sofocadas mejillas.

Tímidas, las mujeres, se quedan rezagadas
y esperando su turno conversan agrupadas.
Requiebros maliciosos les suelta el muchachote
que va en la plataforma, y ellas le ponen mote.

Lloran los chiquilines, somnolientos, cansados,
y los padres los cargan, contentos, resignados.

Y la masa flotante, planchada, dominguera,
no se acuerda que el lunes de trabajo la espera.

Tal como señala Diego P. Roldán, el proceso de urbanización en la zona en torno al Saladillo comenzó con la construcción de los baños (1886), de las residencias veraniegas (1888), del Tramway del Saladillo (1889), del Restaurant y Café de los Baños (1891). Para 1905 la Sociedad Anónima «El Saladillo» emprendió la urbanización de la primera sección del barrio (1906); continuó con el tendido del tranvía eléctrico (1908); prolongó la red de agua corriente (1909) y urbanizó la segunda sección del mismo (1910).

La emergencia del balneario ubicado en el lugar presentó hasta 1910 un neto carácter elitista. Todos los dispositivos habitacionales, urbanizadores y de transporte instalados indicaban una incipiente mercantilización del ocio de la élite, promovida por las supuestas propiedades curativas de las aguas del arroyo. Sin embargo, al promediar esa década y tal como el poema de Alfonsina Storni lo advierte, se produjo una variación en la composición social de concurrencia al balneario. Pero fue con la crisis de 1930 que el Saladillo perdió definitivamente su perfil elitista.

Así, la poeta y el historiador han confluido en la tarea de oír la intimidad de la vida desgarrada por la memoria, dándole carnadura en el acto de la narración. Las imágenes de lo acontecido adquirieron un discurso y, con él, un sentido, de manera que lo narrado, en sus diversos registros, asume el desafío de las modulaciones y los derroteros del tiempo social y del tiempo subjetivo.








Vista del café y restaurant de los Baños,
álbum «Barrio Saladillo».
Biblioteca Argentina «Dr. Juán Álvarez».



**Historias en tranvía**

Laura Luciani

En el primer cuarto del siglo xx, el transporte urbano por excelencia fue el tranvía, que ocupó un lugar central entre las problemáticas de la ciudad durante ese período.

Sin embargo, para los años 20 las deficiencias en su servicio se hicieron visibles. Ello implicó la constante queja por parte de los vecinos respecto del costo del pasaje, los reclamos por la atención prestada y la demanda en la ampliación de los recorridos. En abril de 1926 *La Gaceta Rosarina* señalaba: «Demasiado sabido es que en las horas cuando el tráfico en la ciudad se intensifica mayormente —cuando los obreros o empleados entran o salen de las fábricas o las oficinas— el público que necesita de este medio de locomoción, tropieza con los inconvenientes de que sólo corren dos o tres coches por cada línea aun de las líneas que sirven a los más importantes radios urbanos, dando lugar así a que los pocos tranvías disponibles sean asaltados por el público en tal forma que luego se forma un apeñuzcamiento de gente».

No es azaroso que las críticas se realizasen con más frecuencia para esa década. Los años 20 estuvieron signados por el crecimiento poblacional de la ciudad y el establecimiento de nuevos barrios que necesitaban y reclamaban servicios de tendido eléctrico, cloacales, de pavimentación, transporte urbano, entre otros. Así, hacia mediados de ese decenio ya se había incorporado el colectivo como alternativa de transporte, aunque pasarían varios años antes de que se masificara su uso. Como señala Sandra Fernández, para 1924 había 17 unidades de colectivos en circulación, ascendiendo a 343 en 1932. Sin embargo, ese incremento no fue en desmedro del tranvía, que seguiría siendo el servicio más utilizado hasta, al menos, la década del 40.

Aunque *La Gaceta Rosarina* mencionaba que el tranvía era el medio empleado por obreros y empleados (su costo era de 10 centavos), puede afirmarse que también lo era de la mayoría de la población, más allá de cuál fuera su categoría social. Inclusive, los concejales de la ciudad lo utilizaban habitualmente, según lo relata el concejal Luis Gómez en una de las sesiones ordinarias del Honorable Concejo Deliberante en marzo de 1925. Cabe aclarar que los ediles, en tanto funcionarios públicos, no abonaban el





pasaje, debiendo utilizar un carnet que acreditara esa condición. En dicha sesión, sin embargo, se mencionó un incidente ocurrido en un tranvía y protagonizado por el concejal:

> Esa poderosa empresa [por la empresa de Tranvías Eléctricos] había dado órdenes expresas a los guardas para que molestaran en lo posible a los señores concejales. Así cuando un concejal decía que era tal a un guarda, éste lo que menos le decía era que no le importaba, que debía mostrar el *pase*. Muchas veces se soportaba esa incidencia hasta que un buen día me tocó a mí producirla. A las exigencias de que mostrara el pase, ya que la *medalla*, según la empresa, no sirve y estando presente un sargento de policía y un inspector, rompí el pase y se lo arrojé en la cara, diciéndoles que en mi carácter de concejal iba a viajar y que si se animaban, que me bajaran. La incidencia no fue más porque nadie se atrevió a hacerlo.

Si bien el concejal Gómez llevaba en el momento del incidente la medalla con la cual se prestigiaba a los ediles, esta no otorgaba carácter de funcionario público. A raíz de este suceso se deliberó y aprobó una ordenanza por la cual se utilizaría a partir de entonces una nueva medalla que señalase su condición de funcionario, permitiéndole «el acceso a dependencias municipales, establecimientos públicos o particulares subvencionados por la Municipalidad y a todos aquellos sitios donde se ejerza el comercio, la industria, etc. Dicha medalla servirá además como pase general de tranvías y ómnibus y de acceso a todas las salas de espectáculos públicos». La ordenanza fue aprobada en forma unánime por los concejales rosarinos, aunque semanas después fue vetada por la Intendencia y ratificada nuevamente por el Concejo.




Patio y almacén de la CGTER, ca. 1920.
Museo de la Ciudad.

# La huelga tranviaria de 1928 - 1929

Adriana Pons

La huelga de los trabajadores de tranvías que se desató en la ciudad de Rosario hacia fines de la década del 20 debe ser leída como un fragmento de una historia más general, en cuya trama se condensaron algunos factores que la magnificaron, a tal extremo que el mismísimo presidente Yrigoyen tuvo que intervenir en el conflicto.

A pesar de la intransigencia de la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario (CGTR), ligada al poderoso holding Societé Financiere de Transport et d'Entreprises Industriales (SOFINA) de capitales belgas, la firmeza de los huelguistas logró paralizar la circulación tranviaria por más de un mes en el invierno de 1928 y unos veinte días a principios del año siguiente, privando a 400.000 rosarinos del principal medio de transporte.

Este episodio logró una gran visibilidad pública, alcanzando la primera plana de la prensa local, provincial e incluso nacional debido a la intensa puja política del momento. La democracia progresista, el radicalismo antipersonalista y las fuerzas conservadoras confluyeron con el discurso empresarial en el diagnóstico principal: la actitud permisiva del gobierno radical alentaba los conflictos obreros; y, en tal sentido, las demandas por seguridad jurídica se dirigían hacia el gobernador radical de Santa Fe, Pedro Gómez Cello, y especialmente contra el Jefe Político de la ciudad, Ricardo Caballero.

El conflicto formó parte de un ciclo de luchas frontales entre capital y trabajo, cuya espiral había comenzado en mayo con una huelga de estibadores por reclamo salarial, y, particularmente, por la forma en que las empresas reclutaban mano de obra en momentos de conflicto social. Cuestión que uniformó el contenido de la lucha e hizo estallar la primera huelga general del período, cuando la represión desatada por los personeros de la Liga Patriótica, terminó con luctuosas consecuencias como la muerte de Luisa Lallana, joven anarquista que repartía panfletos para disuadir el ingreso de rompehuelgas a la zona portuaria.

En los primeros días de julio de 1928 otra huelga urbana rompió la pequeña tregua. Esta vez son los obreros tranviarios, unos 1.800, que tras la intransigencia de la empresa en aceptar el pliego de reivindicaciones: aumento en su sueldo mínimo, reconocimiento del sindicato y efectividad del





personal tras seis meses de antigüedad, paralizó el transporte público por todo el mes e impidió por la fuerza, que la empresa retomase la actividad con personal contratado. Numerosos gremios (portuarios, trabajadores textiles, molineros, telefonistas) fueron paralizando sus tareas hasta llegar a otra huelga general; descomprimiéndose el conflicto tranviario por la actuación de la Municipalidad que conminó a la empresa a restablecer el servicio y la mediación del Jefe Político, Ricardo Caballero, firmándose un convenio que favoreció a los trabajadores.

Hacia la primavera-verano de 1928-1929, la politización del conflicto fue más evidente, cuando a la huelga de estibadores concomitantemente con el estallido de huelgas de peones rurales, se le sumaron otros gremios urbanos, entre los que se destacó el tranviario.

Estas huelgas demostraron la fortaleza alcanzada por casi todos los sindicatos y, en particular, los tranviarios, que lograron confirmar su pliego específico e impedir que ninguno de sus trabajadores fuese despedido, frenando la consigna de *trabajo libre* que levantó el frente patronal encarnado en la Liga Patriótica. Esta madurez organizativa resistió afrentas patronales y de la mayoría de los medios periodísticos del momento, quienes no se cansaron en pedir la militarización de la ciudad, exaltando hechos de violencia callejera y culpabilizando a los huelguistas por las cuantiosas pérdidas ocasionadas a toda la ciudad. Asambleas masivas y recurrentes durante todo el conflicto, fue la respuesta de los trabajadores, llegándose a reunir dos veces en un mismo día, en el local de la calle Alvear 1226. En este espacio horizontal emergieron las reivindicaciones interpuestas a distintos interlocutores: la CGTR, la Bolsa de Comercio o distintos niveles representativos del Estado.

El descrédito de Gómez Cello —asediado por los grandes medios y en claro enfrentamiento con las organizaciones empresariales— se tornó más evidente en diciembre de 1928, cuando el frente patronal logró imponer la renuncia de Caballero, mientras las zonas rurales y portuarias se hallaban militarizadas por fuerzas nacionales. El yrigoyenismo vuelto al poder necesitaba dar una solución pacífica al conflicto tranviario, el más destacado de la ciudad de Rosario, en aras de reencontrarse con sus ideales solidarios. Se logró con el arbitraje del propio Yrigoyen, quien escuchó a las partes e impuso a la empresa la reincorporación inmediata de todos los trabajadores. Sin embargo, el paro continuó debido a la negativa de la compañía belga de reincorporar a un obrero, obligando al gobierno nacional a intervenir y monitorear su funcionamiento. Si bien los intereses corporativos y políticos en este caso habían sido derrotados, pronto recompusieron todo su poder, cuando el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930 interrumpió el gobierno democrático.






# La industria carrocera rosarina y la oportunidad del desarrollo

Silvia Simonassi

Durante la década del 90, el Gran Rosario dejó de concentrar el 90% de la industria carrocera del país para convertirse en el escenario del desmantelamiento de empresas paradigmáticas del sector que cerraron sus puertas ante el avance de la apertura económica. El proceso a partir del cual se consolidó esta industria en la región se originó en la experiencia adquirida por empresarios y trabajadores de antiguas empresas de transporte y reparación de coches de la ciudad, quienes en la coyuntura abierta hacia fines de la década del 50 contribuyeron a establecer la industria local.

En esos años se debatía la insuficiencia y obsolescencia del sistema de transporte público y de carga y las administraciones desarrollistas se decidieron a ofrecer drásticas soluciones a esos problemas. Los industriales carroceros venían consolidando sus organizaciones tanto en la ciudad como en el país, con el objetivo de tramitar permisos de importación de materias primas —en particular de chasis—, para ser carrozados por la industria nacional y presionar para imponer aranceles a la importación de ómnibus completos. En ocasión de la realización durante el año 1957, en la ciudad de Rosario, de la Tercera Asamblea Nacional de la Industria Carrocera, declararon su intención de afianzar una industria clave para la superación del deficiente sistema de transporte, entorpecida durante años por las dificultades de provisión de insumos fundamentales. El ingreso regular y sin trabas de chasis sería condición suficiente para cubrir las necesidades internas, producir un importante ahorro de divisas y garantizar puestos de trabajo en una industria intensiva en mano de obra. En esos años calculaban que un solo ómnibus carrozado en el país representaba un ahorro de más de siete mil dólares.

Durante el primer año de la gestión desarrollista, alrededor de cincuenta unidades de transporte urbano habían sido carrozadas por las principales empresas locales sobre chasis importados y desde entonces los empresarios locales procuraron negociar con el Ministro de Hacienda, Economía e Industrias de la provincia y con el Intendente de la ciudad el incremento de los pedidos. Decían estar en condiciones de entregar 150 unidades en 150 días —a razón de un ómnibus diario— con la sola condición de disponer de los chasis. Como resultado de las gestiones, a mediados de 1960 los empresarios congregados en la Cámara de Industriales Metalúrgicos de Rosario, festejaban el carrozado de ochenta unidades más. Una vez privatizado el servicio de transporte urbano en abril de 1960, la demanda de nuevos coches fue atendida por una industria en expansión.





Si bien los industriales locales habían sido beneficiados por las reformas de los servicios públicos emprendidas en la provincia y el municipio, el mercado para sus productos excedía los límites regionales, abasteciendo otros puntos del país e iba más allá de las demandas de esos poderes públicos. El propio modelo de industrialización y sus efectos habían expandido la demanda de la producción de la rama, impulsando la ampliación de instalaciones en Rosario y la apertura de nuevas fábricas. Empresarios locales viajaban a Alemania y EE.UU. a hacer contactos y estudiar métodos para abaratar costos y acelerar la producción. Los chasis para ómnibus entraron al país en 1960 en una proporción abrumadoramente mayor que el año anterior. En las fábricas carroceras se notaba una «inusitada actividad» y los industriales afirmaban que «las fábricas de nuestra ciudad marchan a la cabeza en la elaboración de unidades grandes del tipo de ómnibus para pasajeros, las que tanto en calidad como en cantidad, están catalogadas como muy superiores en relación con las fabricadas en otras zonas del país» (Cámara de Industriales Metalúrgicos, *Memoria y balance*, 1961). En octubre de 1961 Francisco Román, un importante dirigente carrocero local perteneciente a la firma CAMETAL, afirmaba que en Rosario se carrozaban cincuenta unidades por mes.

No obstante, ya en la segunda mitad de ese año la prensa y las asociaciones empresarias salieron a protestar públicamente contra la liberación de recargos a unidades completas importadas, la cual era denunciada como una real protección a la industria foránea y un evidente perjuicio para la industria nacional. Las protestas parecían anunciar la llegada de un año crítico. 1962 estuvo marcado por el golpe de estado, la recesión y la falta de una política crediticia adecuada. Se acudió a la importación de ómnibus en gran escala. En ocasión de realizarse la Octava Asamblea Nacional de la Industria Carrocera, nuevamente en Rosario, a fines de ese año, 600 chasis importados para ser carrozados, yacían desde hacía meses, en depósitos oficiales y permanecerían allí algunos años más. Cuando poco después se cerró esa coyuntura crítica, se abrió un nuevo ciclo de expansión en el cual la industria nacional estuvo en condiciones de superar la dependencia de la materia prima importada. En Rosario en particular, se comenzó a fabricar chasis y se iniciaron las experiencias de exportación a países limítrofes.




Fotógrafo: Héctor Schiaffino. Archivo Charly López. Documental el Rosariazo.

# El Rosariazo y la memoria urbana

Luciana Seminara

Sin lugar a dudas el Rosariazo constituye una parte importante de la memoria colectiva de los rosarinos y rosarinas, sin embargo ¿qué se recuerda de aquellas jornadas?

En el transcurso del 16 de septiembre de 1969 Rosario fue escenario de una serie de eventos que se conocerían luego como el Rosariazo, sumándose, por segunda vez en ese año, a la ola de levantamientos urbanos que se expresaron masivamente contra la dictadura de Onganía. En esta oportunidad, y a diferencia de la sublevación mayoritariamente estudiantil de mayo, los sucesos que sacudieron la ciudad durante toda la jornada y que se prolongarían hasta el 18 de septiembre inclusive tuvieron como principal protagonista al movimiento obrero local. El origen fue un conflicto del gremio ferroviario de la seccional rosarina del Ferrocarril Mitre, en parte consecuencia de la aplicación de las sanciones a los obreros que habían protagonizado las huelgas de los días 23 y 30 de mayo del mismo año. El punto detonante fue la suspensión de Mario Horat, por aquel entonces delegado local de la Unión Ferroviaria, quien se negó a firmar la aplicación de los castigos a los huelguistas. Por esta razón el 8 de septiembre la seccional local de la Unión Ferroviaria adherida a la Confederación General del Trabajo de los Argentinos (CGTA) declaró un paro ferroviario por tiempo indeterminado, que a los pocos días se extendió a otras localidades de la región, afectando también a las provincias de Córdoba y Buenos Aires, incluida la Capital Federal. También se incorporaron a la huelga los gremios La Fraternidad (maquinistas y conductores), Señaleros y Guardabarreras. Finalmente, el 15 de septiembre en una reunión plenaria, tras la unificación de la Confederación General del Trabajo (CGT) con la CGTA, se convocó a una nueva jornada de huelga de 38 horas con asistencia a los lugares de trabajo para los días 16 y 17. De este modo, los gremios Asociación de Trabajadores del Estado (ATE), Luz y Fuerza, Bancarios, Seguros, Gastronómicos, Jaboneros, de la Carne, Alimentación, Unión Obrera Metalúrgica (UOM), Químicos, etc. se encaminaron al paro. Contrariamente no adhirieron dos gremios del transporte de importancia clave, la Unión Tranviarios Automotor (UTA) y la Asociación Obrera Trans-







Un manifestante huye de los gases lacrimógenos durante el Rosariazo, 1969.
Colección Charly López

porte Automotor (AOTA), que agrupaba al Sindicato Unido Personal de Trolebuses.

El día 16 comenzó el paro activo convocado por la CGT-Rosario en solidaridad con los obreros del Ferrocarril Mitre; a las 10 de la mañana, momento en el que se iniciaba la medida de fuerza, los trabajadores se hallaban todos en sus puestos de trabajo, y desde allí se planificó la formación de columnas que marcharían desde distintos puntos hasta converger en la sede central de la CGT en el centro rosarino. Sin embargo, un inmenso operativo policial estaba destinado a impedir la concentración y por ello actuó intentando dispersar la marcha de los manifestantes. Como resultado de aquello los enfrentamientos se produjeron en diferentes zonas (norte, sur y oeste) y las barricadas se sucedieron en varias avenidas y calles de la ciudad. Las refriegas continuaron hasta entrado el día 18 y la represión estuvo coordinada conjuntamente por la Policía y la Gendarmería, contándose con la colaboración de efectivos de localidades vecinas y del Ejército.

Los ecos del Rosariazo en la prensa no se hicieron esperar y estuvieron teñidos de un fuerte aire de denuncia de los desmanes y la violencia: la quema de espacios públicos como las estaciones de ferrocarril y coches del servicio del transporte de pasajeros.

El diario *La Capital* no dudó en calificar los acontecimientos de violentos y destructivos, y centró su análisis en la denuncia de los coches siniestrados por la CGT. De la inestimable cantidad de imágenes captadas por las ocasionales cámaras fotográficas, un porcentaje no menor se detuvo en registrar los efectos de la combustión de los trolebuses y colectivos. Del mismo modo quienes recuerdan el Rosariazo, casi sin excepción, se detienen en mencionar la gran cantidad de coches incendiados. En esta clave interesa señalar el gran impacto que ha tenido en términos de la configuración de una memoria colectiva la sistematización de un discurso oficial que, tendiente a disciplinar a un movimiento obrero altamente contestatario y organizado, movilizado en este caso tras los valores de solidaridad con un conjunto de obreros suspendidos por un gobierno de facto, irrumpió en las calles rosarinas y paralizó por dos días el espacio público.

Párrafo aparte, merece el «ensañamiento» de los manifestantes con los trolebuses (alrededor de una docena fueron total o parcialmente incendiados). Si se piensa que los gremios que los nucleaban no se solidarizaron con la convocatoria a la huelga, este accionar no puede ser entendido por fuera de una lógica basada en un complejo juego de valores y contravalores propios de una cultura obrera, una cultura que fue, con posterioridad, sistemática y planificadamente desmantelada. Indicios de una lectura que tal vez habría que agregar a la simplista denuncia del «vandalismo» pueden encontrarse en una fotografía tomada en aquellos días, donde sobre los restos de un trolebús incendiado puede leerse la inscripción «así terminan los carneros», o también en las columnas del semanario de la CGTA al cierre de la edición del 23 de septiembre, donde

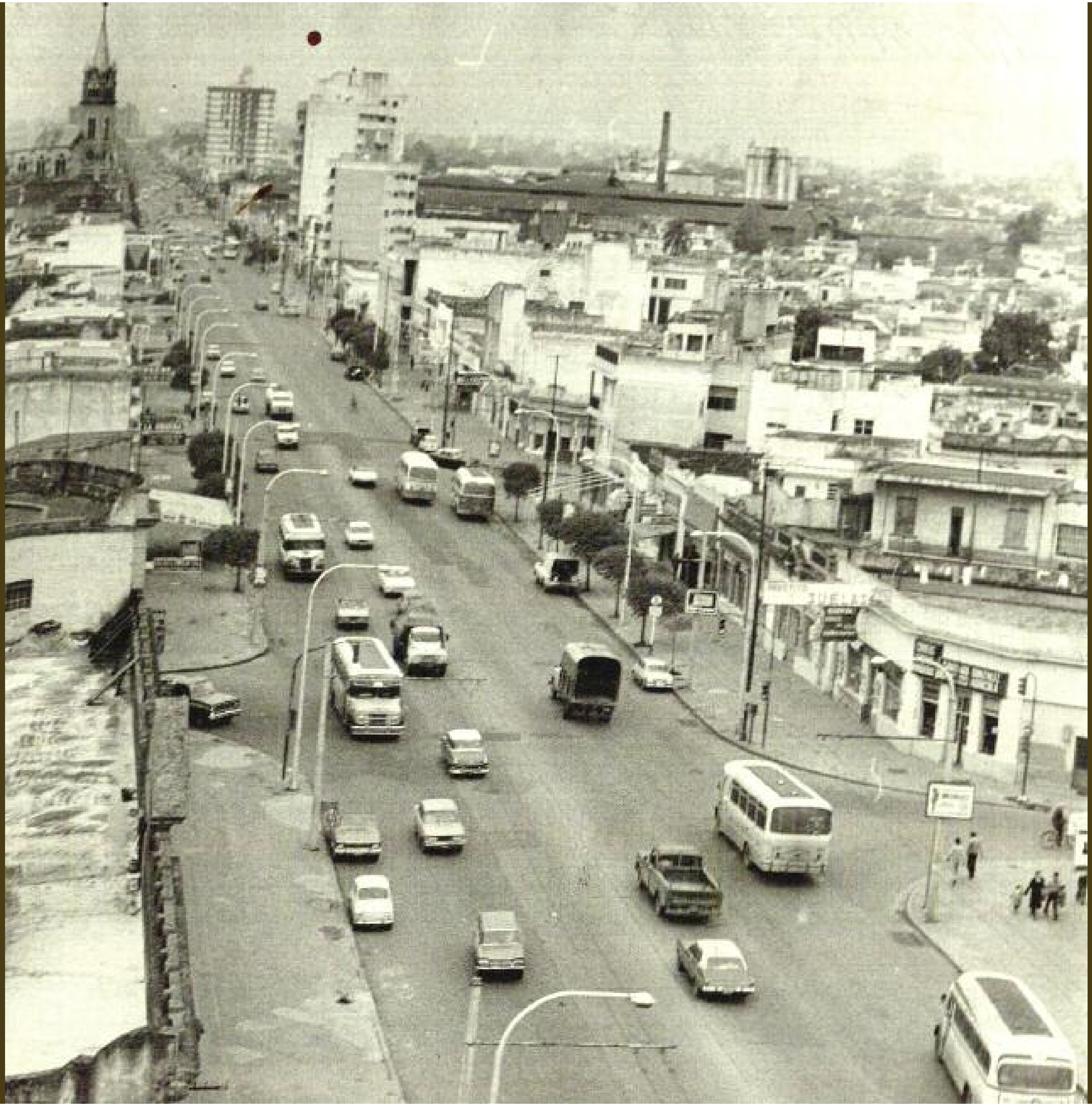






Troley incendiado en Corrientes y Mendoza durante el Rosariazo, 1969.
Colección Charly López

se destacaba que «Rosario revivía los hechos que han llenado de pánico a la dictadura y la oligarquía. Columnas compactas de ferroviarios, metalúrgicos, obreros de la carne, unidos con los estudiantes, enfrentaban a la policía barrio por barrio, castigaban con furia a los enemigos del pueblo e incendiaban los vehículos de los rompehuelgas».



# Control y disciplinamiento en el espacio público. El transporte urbano durante la dictadura

Laura Luciani

El golpe de Estado de 1976 implicó cambios en los ámbitos político, económico, social y cultural de la vida cotidiana de los ciudadanos. Así la presencia frecuente de fuerzas policiales y militares y el control en el espacio público se volvieron parte de la realidad durante aquellos primeros años de la dictadura. En la ciudad de Rosario, uno de los primeros objetivos trazados por el intendente de facto Augusto Cristiani fue reorganizar y ordenar el espacio urbano. Con la promoción de la consigna «Rosario, ciudad limpia, ciudad sana, ciudad culta» se llevó a cabo el control sobre el espacio público que incluía desde la limpieza de inscripciones, especialmente políticas, en los frentes de las casas hasta la campaña moralizadora realizada en los espacios de sociabilidad nocturnos. Esa línea de control también se instituyó en el transporte público, operando sobre los trabajadores y los pasajeros.

Por un lado, se establecieron disposiciones municipales en torno a la vestimenta, higiene y acicalamiento de los choferes. En una carta de lectores publicada en el diario *La Capital* el 5 de marzo de 1978, un taxista señalaba lo siguiente:

> …después de 50 minutos de «cola» al llegar a la ventanilla de la sección taxis, la empleada que atendía en esos momentos me dijo, en forma grosera, que no sería atendido por no estar rasurado como indicaba el cartel (…) Creo que lo primordial, en un servidor público son sus condiciones morales, porque para poder trabajar en la calle hay que rendir un examen bastante completo lo cual me parece bien. Pero no entiendo eso del bigote. En mi actuación de empleado público a través de nueve años, nunca he sido apercibido por mis superiores, ni por ninguna persona vinculada al servicio público llámese agentes de tránsito o inspectores de transportes pese a que siempre usé bigotes.

Asimismo, el reordenamiento del espacio de la ciudad implicó el cambio en el recorrido de algunos ómnibus, especialmente en aquellas líneas que circulaban cerca de sedes militares y policiales. Durante los años más cruentos de la dictadura y hasta 1978 estuvieron cerradas al transporte automotor las calles aledañas a la antigua sede de la Jefatura de Policía (Santa Fe, San Lorenzo, Dorrego y Moreno), que albergaba además la Alcaidía y donde funcionó el Servicio de Informaciones, uno de los centros clandestinos de detención. Las líneas que circulaban por esas arterias céntricas debieron cambiar sus recorridos, como por ejemplo la 207, que pasaba por calle San Lorenzo frente al ingreso vehicular a la Jefatura.

Por otro lado, el control tanto militar como policial sobre los pasajeros fue durante aquellos años parte de la vida cotidiana de los rosarinos y rosarinas. Como muchos memoriosos suelen mencionar, era frecuente que la Policía detuviera taxis y se controlaran algunas líneas de colectivos especialmente en horarios nocturnos. También es posible verificar a partir de comunicados oficiales la realización de los entonces llamados *operativos antisubversivos* en el transporte público. El 12 de febrero de 1977 el II Cuerpo del Ejército informaba:

> El día 10 de febrero de 1977, siendo aprox. las 19,15 hs. en circunstancias en que efectivos dependientes de la jefatura del área 211, ejecutaban control de tránsito en la intersección de las calles Dorrego e Ituzaingo de Rosario, se procedió a detener la marcha de un colectivo de transporte urbano de pasajeros de la línea 53 con la finalidad de proceder a la identificación de aquellos. En esa circunstancia un individuo joven, que se encontraba sentado en el asiento posterior del vehículo, disparó sobre el personal militar con una pistola calibre 11,25 sin dar en el blanco, provocando la rotura del parabrisas delantero del rodado. Acto seguido el delincuente subversivo trató de fugar, cubriendo su carrera con disparos, las fuerzas legales no quisieron en un principio reprimir por el fuego para no poner en peligro a los pasajeros, haciéndolo cuando el delincuente subversivo estaba fuera del vehículo, produciéndose su muerte instantánea.

De esta manera, la intervención de fuerzas policiales y militares en el transporte de la ciudad permitió articular la represión implementada a través del terrorismo de estado con el disciplinamiento social y el control del espacio público que se ocultaba tras la consigna «ciudad limpia, ciudad sana, ciudad culta».






Calle Catamarca entre Paraguay y Corrientes, ca. 1978.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

A la izquierda: Colectivo de la línea 210 circulando por Avenida Alberdi, ca. 1978.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



**Estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino, 1880.**
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



# Trenes, estaciones y ordenamiento ferroviario

Laura Badaloni

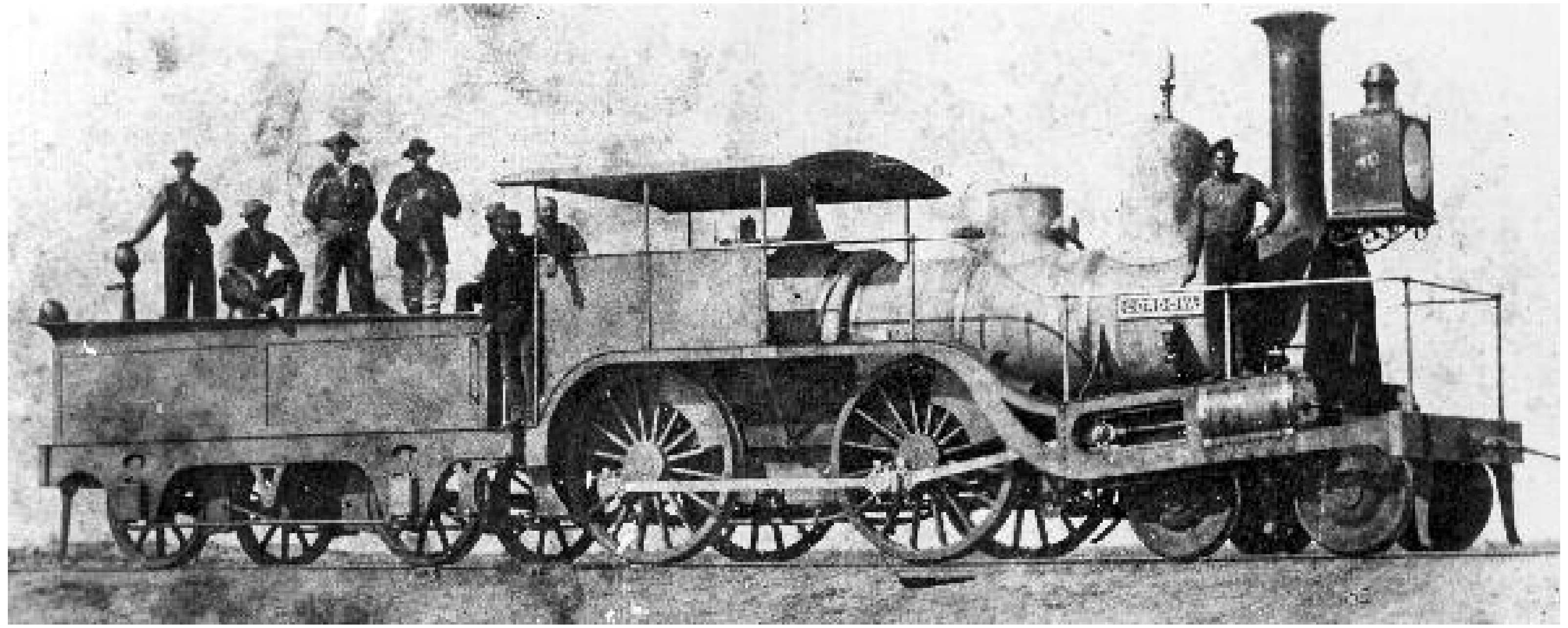
Los ferrocarriles —en vinculación con la actividad portuaria— representaron un factor importante de crecimiento económico y desarrollo social para Rosario. El servicio de trenes comunicó a la ciudad con el resto del país y, al mismo tiempo, funcionó durante muchos años como medio de transporte de pasajeros dentro del ejido urbano y entre Rosario y localidades cercanas. Las compañías ferroviarias construyeron instalaciones —algunas de gran belleza arquitectónica— que dejaron su impronta en la ciudad. Al mismo tiempo, el tendido desordenado y caótico de las vías férreas causaron numerosos inconvenientes: la clausura de los accesos al río Paraná, el cierre de calles y la presencia de peligrosos pasos a nivel que entorpecían el tránsito vehicular. A partir de los años 20, distintos proyectos municipales intentaron encontrar soluciones a estas dificultades planteando un reordenamiento de los accesos ferroviarios, de los recorridos y de la distribución de las estaciones.

El primer ferrocarril que se instaló en la ciudad fue el Central Argentino, empresa de capitales británicos. Hacia 1863 construyó una primera estación de pasajeros y de cargas en la calle España, en cercanía del río Paraná, que luego fue reemplazada por la Estación Rosario Central, ubicada en Corrientes y Wheelwright. En el año 1900 el Central Argentino adquirió el Ferrocarril Oeste Santafesino, empresa de capitales locales. Su estación principal, emplazada en el actual Parque Urquiza, fue rebautizada Rosario Este. Casi una década después se concretó la unificación del Central Argentino y el Ferrocarril Rosario y Buenos Aires, que había sido el primer nexo ferroviario de la ciudad con la capital del país. Su estación más importante, Rosario Norte, fue inaugurada en 1891. A partir de la fusión de ambas empresas, la Estación Rosario Norte pasó a concentrar los viajes expresos y de larga distancia, mientras que Rosario Central se ocupó de los servicios locales y de los recorridos cortos y medianos.

Distintas empresas se habían sumado desde fines del siglo XIX al entramado ferroviario rosarino: el Ferrocarril Central Córdoba —también de capitales británicos— y otras tres de capitales franceses, la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril de la








Locomotora Córdova, ca. 1866.
Georges H. Alfeld, Álbum Recuerdos del Rosario de Santa Fe, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

Provincia de Santa Fe y el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. Existió una última empresa, el Ferrocarril Rosario a Mendoza, pero que por diversas razones no consiguió consolidarse. Las citadas compañías fueron inaugurando nuevas terminales de pasajeros y cargas dentro de la ciudad. El Central Córdoba lo hizo en las calles Juan Manuel de Rosas y 27 de Febrero. Este edificio fue víctima de un incendio en 1921 y su fachada de estilo victoriano debió ser modificada luego del siniestro.

La estación principal del Ferrocarril Santa Fe fue conocida como La Francesa. Inaugurada en 1930 en la intersección de las calles Cafferata y Santa Fe, durante el gobierno de Juan D. Perón fue remodelada y pasó a centralizar los viajes de micros de mediana y larga distancia. Luego del golpe de estado de 1955 fue denominada Terminal de Ómnibus Mariano Moreno. El Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano ubicó su estación en el predio que hoy ocupa la Ciudad Universitaria y La Compañía General de la Provincia de Buenos Aires la construyó en las calles San Martín y Virasoro, en la región sur de la ciudad.

A principios de los años 20, resultaba evidente para los rosarinos que la ciudad necesitaba una estación de pasajeros que se correspondiera con su crecimiento edilicio y su desarrollo comercial. El Ferrocarril Central Argentino había iniciado gestiones en esos años con autoridades nacionales y mu-




Piedra Fundamental: El presidente Marcelo T. de Alvear coloca la piedra fundamental de la futura Estación Única de Pasajeros del Ferrocarril Central Argentino, obra nunca concretada, 4 de octubre de 1925. Libro del Rosario, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».

nicipales para construir —donde finalizaba el bulevar Oroño, en cercanías del río Paraná— un nuevo edificio que reemplazara a la antigua Rosario Norte. Algunas entidades empresarias locales como la Federación Gremial de Comercio e Industria y la Bolsa de Comercio apoyaron la iniciativa. También estuvieron de acuerdo algunas organizaciones vecinales y el Comité Progreso Edilicio del Barrio Norte. Sin embargo, el plan de edificación presentado por la empresa fue rechazado tanto por el Concejo Municipal —asesorados por Lisandro de la Torre—, como por el ingeniero Adolfo Farengo, en ese momento técnico de la Dirección Nacional de Ferrocarriles. La objeción más importante señalaba que la elección del lugar era desacertado, y que su construcción acarrearía consecuencias graves a la ciudad. En primer lugar, profundizaría el aislamiento de los barrios de la región norte y en segundo lugar, significaría entregar otra porción de la costa a la empresa británica, acentuando la sofocación provocada por «el cinturón de hierro» que oprimía al ejido urbano. Estos y otros cuestionamientos no impidieron que en octubre de 1925 representantes de la compañía, acompañados por autoridades locales y el presidente de la nación, Marcelo T. de Alvear, colocaran la piedra fundamental del futuro edificio. A pesar de esta ceremonia oficial, las obras nunca se iniciaron y el tema de la reorganización ferroviaria quedó sin resolver.

Una década más tarde y a partir de estudios realizados por el mismo Farengo, se propuso nuevamente la construcción de una Estación Única de Pasajeros, esta vez ubicada en la intersección de avenida Francia y Mendoza, que contaría con plataformas a bajo nivel, viaductos sobreelevados y se conectaría funcionalmente con los tranvías de la ciudad. Negociaciones entre el entonces intendente Culaciatti, el gobierno nacional y el Ferrocarril Central Argentino culminaron en el compromiso de la empresa de hacer realidad el anhelado proyecto, sin embargo tampoco se llegó a materializar.

El tema de una Estación Única de Pasajeros vinculado al reordenamiento ferroviario continuó siendo una preocupación







Estación Rosario del Ferrocarril Central Argentino, 1880.
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



de las sucesivas administraciones municipales. El principal escollo que había perdurado en todos estos años fue la resistencia empecinada del Central Argentino a aceptar una nueva organización del tendido de rieles por parte del Estado. Recién con la nacionalización de las empresas ferroviarias —primero del Ferrocarril Central Córdoba en 1938 y luego durante el primer gobierno de Perón de los restantes— se pudo comenzar a pensar en una solución a este dilema urbanístico. A mediados de los años 60 y, a instancias de la creación de la Comisión Coordinadora Urbanística Ferroviaria,







**Cafferata y Santa Fe, construcción de la Estación Francesa del Ferrocarril Santa Fe, ca. 1928.**
Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.



**Estación del Ferrocarril Santa Fe, ca. 1948.**
Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».



Estación Ferrocarril Central Córdoba y Rosario, ca. 1903.
Colección Pusso, Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología.





Vial y Portuaria, se volvió a reto-mar la idea de una Estación Única de Pasa-jeros, que en esta ocasión estaría ubicada sobre el trazado de una futura Troncal Fe-rroviaria que concentraría todo el tráfico de trenes dentro de la ciudad. Problemas de orden presupuestario y el golpe de estado de 1976 impidieron una vez más la concreción de estos proyectos.

Durante los años 90, las políticas de privatización de empresas públicas que afectaron seriamente a los ferrocarriles culminaron en la eliminación de los servicios de pasajeros interurbanos y en la transformación de algunas instalaciones ferroviarias en dependencias municipales o emprendimientos comerciales privados. Se mantuvieron fundamentalmente los ferrocarriles de carga, que pasaron a manos de empresas privadas. A partir de 1997 y a lo largo de los años siguientes se restablecieron algunos servicios de pasajeros que en el presente unen Rosario con Capítal Federal, Santa Fe, Córdoba y Tucumán.

En la actualidad, siguen en vigencia los enunciados del Plan Circunvalar, que contempla la construcción de un corredor ferroviario en forma de anillo para evitar la entrada de trenes de cargas a la ciudad; además, se han iniciado trabajos que involucran la renovación de vías como es el caso de las pertenecientes al Ferrocarril General Belgrano. Sin embargo, una solución global al ordenamiento de los ingresos ferroviarios a la ciudad continúa siendo un tema pendiente. Lo mismo sucede con la necesaria rehabilitación de un servicio eficiente de trenes de pasajeros que provea un medio de transporte cómodo y barato para los rosarinos y los argentinos en general.


Firma Pacto de la Movilidad. Auditorio Príncipe de Asturias del Parque de España. 15 de Diciembre de 2010.
Archivo: Municipalidad de Rosario.

# Pacto de Movilidad
# Ente del Transporte de Rosario

## Fundamentos

Las ciudades en crecimiento se enfrentan a una progresiva complejidad constituida por los múltiples aspectos de la movilidad urbana. Ésta se configura a partir de los usos que los habitantes hacen de su ciudad y de los modos de desplazamiento por su espacio circulatorio. Es decir, en la ciudad puede reconocerse una pluralidad de usos y actores disputando el movimiento y el tránsito por un espacio público siempre acotado y, por ello, preciado.

El tema de la movilidad en ciudades de las características de Rosario comprende múltiples dimensiones y actores. La movilidad no se estructura a partir de un único origen, sino que acontece a través de una gran variedad de decisiones.

Nuestra ciudad y su región han ido desarrollando nuevos atractivos y han estado sujetas a transformaciones estructurales que le imprimen día a día una dinámica mayor, impactando en un tránsito cada vez más exigido, que aumenta la circulación y los desplazamientos, especialmente en algunos sectores del área metropolitana vinculados al transporte de cargas para la exportación de commodities y otros como el centro y el microcentro, impactados por el crecimiento económico que se traduce inmediatamente en el incremento del uso del automóvil individual.

El proceso de recuperación económica evidenciado en los últimos años impacta directamente sobre este aspecto de la vida de la ciudad. En la problemática actual de la movilidad, los factores que tienen mayor incidencia son la alta utilización del automóvil particular y la creciente participación del transporte de carga.

Esta situación redunda en una gran exigencia de las instalaciones físicas y condiciones infraestructurales que presenta el espacio urbano, mostrando algunos indicios de saturación en ciertos períodos, puntos y horarios.

El reconocimiento de esas dificultades permite prever y anticiparse a la aparición de problemas mayores, a partir del desarrollo de intervenciones públicas que mantengan como objetivo la preservación de la calidad de vida colectiva en el marco de un desarrollo económica, social y ambientalmente sustentable.





Si pensamos el transporte como un medio de generar equidad social, es importante entonces definir políticas de movilidad que permitan construir una ciudad más solidaria, con mejor accesibilidad para los ciudadanos y mejor calidad de vida para la sociedad en general.

Partiendo de la evidente complejidad de la situación y de los casos analizados en diversas ciudades del mundo, la Municipalidad de Rosario formuló el Plan Integral de Movilidad (PIM) con el objetivo principal de contar con un documento de referencia en la gestión de la movilidad de Rosario y su extensión metropolitana.

El PIM es un documento que pretende respaldar conceptualmente los lineamientos proyectuales de un Modelo de Movilidad deseado por todos. Propone una serie de líneas de actuación y proyectos específicos coordinados y consensuados entre actores de diversa índole, para mejorar los desplazamientos de las personas y las cargas.

Entendemos que la movilidad no constituye una cuestión exclusiva de las administraciones públicas sino que involucra, además, comportamientos y responsabilidades de múltiples actores, que son todos aquellos que circulan y transitan por los espacios de uso común.

El desafío es alcanzar un cambio de conducta hacia métodos más eficientes de movilidad, que satisfagan las necesidades de desplazamientos de los habitantes actuales y futuros, lo que implica tanto la concreción de las estrategias propuestas como el compromiso social de todos los actores involucrados.




Portada del libro *Pacto de Movilidad Rosario*, diciembre de 2010.
Archivo Ente del Transporte de Rosario

Ese cambio de conducta destinado a la construcción de una ciudad diferente debe desarrollarse necesariamente de forma colectiva, en el marco del consenso, mediante mecanismos de participación ciudadana y contando con el aporte de especialistas que permitan la implementación de políticas técnicamente sólidas y legitimadas por la comunidad en general.

En este sentido, el PIM ha sido sometido a un proceso de revisión, donde los diversos actores que intervienen en la producción y la gestión de la movilidad de la ciudad plasmaron su mirada y acordaron lineamientos estratégicos.



Autoridades disertantes en la firma Pacto de la Movilidad. Auditorio Príncipe de Asturias del Parque de España. 15 de Diciembre de 2010. Archivo: Municipalidad de Rosario.

En orden de impulsar un mecanismo participativo para el abordaje de los proyectos enmarcados en el PIM, se han desarrollado durante 2010 una serie de talleres de debate y consenso, divididos en ejes temáticos. La participación de la ciudadanía en general, de institutos técnicos locales y nacionales y de organismos internacionales especializados en la problemática de la movilidad, permitió garantizar un abordaje integral y participativo.

Resultado de este proceso fue la unión de voluntades para la formulación de un Pacto de Movilidad que establezca criterios comunes de la movilidad deseada para la ciudad. Esta manifestación conjunta de los distintos actores sociales involucrados se erige hoy como el punto de partida de un trabajo colectivo que deberá concretarse en planes de actuación específicos.

## Estrategias y objetivos

El Pacto de Movilidad se presenta, así, como la expresión de voluntad de todos los ciudadanos de Rosario para fijar criterios comunes sobre la movilidad deseada de la ciudad y sobre las acciones necesarias para alcanzarla.

En este sentido, las personas que suscriben el Pacto de Movilidad convienen en que la movilidad de la ciudad debe basarse en principios de sustentabilidad, accesibilidad, seguridad, eficiencia, calidad de vida, dinamismo económico, intermodalidad, planificación urbana, gestión de la movilidad y concientización y educación vial.

De lo que resultan tres estrategias centrales:

- La promoción del transporte público masivo
- El desarrollo del transporte no motorizado
- La disuasión del transporte motorizado individual

El objetivo general del PIM puede resumirse en los términos siguientes:

> Lograr un sistema de Movilidad urbano-regional integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal en pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental local y global.

En página siguiente: firma Pacto de la Movilidad. Auditorio Príncipe de Asturias del Parque de España. 15 de Diciembre de 2010.
Archivo: Municipalidad de Rosario.








Archivo Ente de Transporte de Rosario

## Archivos y bibliotecas

La información de base para realizar este trabajo fue el resultado de la búsqueda de datos e imágenes en los siguientes repositorios documentales de la ciudad:

- Archivo Biblioteca Fernández Díaz, Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».
- Archivo Diario *La Capital*.
- Archivo Diario *El Ciudadano & la región*.
- Archivo Fotográfico de la Escuela Superior de Museología, Municipalidad de Rosario.
- Archivo del Museo de la Ciudad, Municipalidad de Rosario.
- Archivo y Biblioteca de la Bolsa de Comercio.
- Archivo y Biblioteca del Honorable Concejo Municipal.
- Archivo del Ente de Transporte de Rosario.
- Archivo y Biblioteca del Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, UNR.
- Archivo Fotográfico Personal de Charly López.
- Biblioteca Argentina Dr. Juan Álvarez, Municipalidad de Rosario.
- Hemeroteca de la Biblioteca Argentina Dr. Juan Álvarez, Municipalidad de Rosario.
- Biblioteca y Hemeroteca de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, UNR.

• Biblioteca de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, UNR.
• Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, UNR.
• Biblioteca de la Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, UNR.
• Biblioteca de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, UNR.
• Biblioteca y Escuela de la Asociación de Mujeres de Rosario.
• Biblioteca Pública Municipal José Manuel Estrada.
• Centro de Estudios Históricos e Información. Parque de España.



## Bibliografía general

• AA.VV.: *Buses rosarinos. Ómnibus y Trolebuses de Rosario y Argentina,* www.busesrosarinos.com.ar y www.busesrosarinos.blogspot.com
• AA.VV.: Asociación Amigos del Riel: www.lexia.com.ar/ARAR2.htm
• ÁGUILA, Gabriela y VIDELA, Oscar (2006): «El tiempo presente», *Nueva Historia de Santa Fe, tomo XII,* Prohistoria-La Capital, Rosario.
• ÁGUILA, Gabriela (2006): «La dictadura, 1976-83: política, economía y sociedad», en ÁGUILA, Gabriela: «De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)», *Nueva Historia de Santa Fe, tomo XI*, Prohistoria-La Capital, Rosario.
• ÁGUILA, Gabriela (2000): «El Terrorismo de Estado sobre Rosario (1976-1983)», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días),* tomo 2, UNR Editora, Rosario.
• ALVARADO, Mónica y MONGE, Mariana: *La transformación de la gestión en el transporte en la ciudad de Rosario. Hacia una articulación público-privada*, mimeo.
• ÁLVAREZ, Juan (1998): *Historia de Rosario (1689-1939)*, UNR Editora/Editorial Municipal de Rosario, Rosario.
• ANTENORE, Mario (2007): *Tranvías de Rosario*, Asociación Rosarina Amigos del Riel, Rosario.
• ANTENORE, Mariano César (2004): *Trolebuses Rosarinos,* Asociación Rosarina Amigos del Riel, Rosario.
• AROSKIND, Ricardo (2003): «El país del desarrollo posible», en JAMES, Daniel (direc-

tor): «Violencia, Proscripción y Autoritarismo (1955-1976)», *Nueva Historia Argentina,* tomo IX, Sudamericana, Buenos Aires.
• AUGE, Marc (2005): *Los no lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona.
• AUGE, Marc (1998): *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro,* Gedisa, Barcelona.
• BATALLA, Daniel (1995): *Resumen en base a 23 Informes preliminares y otros trabajos vinculados con el Estudio Integral de Transporte,* Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura-UNR, mimeo, Rosario.
• BELTRAMINO, Alejandro (1948): *Empresa Municipal de Transporte de Rosario,* s/e, Rosario.
• BENJAMIN, Walter (1998): *Poesía y Capitalismo,* Taurus, Madrid.
• BONAUDO, Marta (2006): «La organización productiva y política del territorio provincial» (1853-1912), *Nueva Historia de Santa Fe,* tomo XII, Prohistoria-La Capital, Rosario.
• BORGEAT, Juan (2002): *Ente Regulador del Transporte.* Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, UNR, inédito, Rosario.
• BRARDA, Analía (2007): «Los Edificios Escolares construidos por el estado nacional en Rosario y su área metropolitana, entre 1945-1955», en Actas Jornadas Nacionales Multidisciplinares «Identidad y Memoria», Municipalidad de Rosario-FAPyD-UNR, Rosario.
• BRUERA, Lautaro (2002): *El sistema de transporte de pasajeros de Rosario*, Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, UNR, inédito, Rosario.
• CARRASCO, Eudoro y CARRASCO, Gabriel (1897): *Anales de la ciudad del Rosario de Santa Fe,* Imprenta de J. Peuser, Buenos Aires.
• CARRASCO, Eduardo y CARRASCO, Gabriel, «Las primeras Mensajerías», en Busaniche, José Luis, (1986): *Estampas del Pasado,* Hyspamérica, Buenos Aires.
• CENTRO DE TRANSPORTE DE LA FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS E INGENIERÍA, UNR (1987): *Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros. Análisis de la evolución del sistema de Transporte Urbano de Pasajeros* (trabajo realizado por convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación), mimeo, Rosario.
• CENTRO DE TRANSPORTE DE LA FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS E INGENIERÍA, UNR (1987): *Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros, Análisis de alternativas para optimizar el sistema en el corto plazo y sus perspectivas para el mediano plazo. Situación Actual y diagnóstico, Pasajeros* (trabajo realizado por convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación), mimeo, Rosario.
• DELLA PAOLERA, Carlos M. (1928): Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos, Imprenta Taborda, Rosario.
• DELLA PAOLERA, Carlos M.; GUIDO, Ángel y FARENGO, Adolfo P. (1935): *Plan Regulador y de Extensión. Memoria descriptiva y justificativa,* Municipalidad de Rosario, Rosario.
• FERNÁNDEZ, Sandra y ARMIDA, Marisa (2000): «Una ciudad en transición y crisis (1930-1943)», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días),* tomo I, UNR Editora, Rosario.
• FERNÁNDEZ, Sandra y VIDELA, Oscar (2001): «La evolución económica rosarina durante el desarrollo agroexportador», en FALCÓN, Ricardo y STANLEY, Mirian (directores): *Historia de Rosario*, Homo Sapiens Ediciones, Rosario.
• FERRER, Ángel y FERNÁNDEZ PRIOTTI, Carlos Alberto (2003): *Ferrocarriles en Rosario,* Asociación Rosarina Amigos del Riel, Rosario.
• FILIBERTI, Beatriz y ARMIDA, Marisa (2000): «Entre la proscripción y el desarrollo 1955-1966», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días),* tomo I, UNR Editora, Rosario.
• GARCÍA DELGADO, Daniel (1994): *Estado & Sociedad, la nueva relación a partir del cambio estructural*, Tesis-Grupo Editorial Norma, Buenos Aires.
• GARCÍA HERAS, Raúl (1994): *Transporte, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de tranvías 1876-1981,* Sudamericana, Buenos Aires.
• GONZÁLEZ DE ROBBA, Nelly (1974): *El transporte urbano por concesión en la ciudad de Rosario*, Tesis de doctorado, Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, UNR, inédito, Rosario.
• GORELIK, Adrián (1998): *La Grilla y el Parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
• GRUPO DE ESTUDIOS, FUNDACIÓN BANCO MUNICIPAL (1993): *Estudio. Empleo y desocupación en Rosario y zona de influencia 1982/1993,* Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario.
• GRUPO DE ESTUDIOS, FUNDACIÓN BANCO MUNICIPAL (1995): *El sistema de transporte de pasajeros de Rosario propuestas para el centro de la ciudad*, Fundación Banco Municipal, Rosario.
• GUEVARA, Gustavo (2000): «Rosario en los ochenta y los noventa», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días),* tomo II, UNR Editora, Rosario.
• GUTIÉRREZ, Andrea (2009): *Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos,* XV CLATPU, Buenos Aires: www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf
• INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE, FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS, INGENIERÍA Y AGRIMENSURA, UNR (1993): *Estudio Integral del Transporte. Rosario y su área metropolitana*, mimeo, Rosario.
• INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE. FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS, INGENIERÍA Y AGRIMENSURA. UNR (1995): *Estudio Integral del Transporte. Rosario y su área metropolita*, mimeo, Rosario.
• LANCIOTTI, Norma (2009): *De rentistas a empresarios. Inversión inmobiliaria y urbanización en la pampa argentina.* Rosario, 1880-1914, Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
• LIERNUR, Jorge y SILVESTRI, Graciela (1993): *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930),* Sudamericana, Buenos Aires.
• LOPEZ MEYER, Adolfo (1947): «Los transportes urbanos en la ciudad de Rosario», en *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, año

XXXV, nº 859, octubre de 1947.
• LUNA, Andrea (1998): *El transporte urbano de pasajeros en Rosario. La tarjeta magnética y su implementación*, inédito, Rosario.
• MARSILI, Marina Beatriz (2009): *Información, costos y empresas testigo. La Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario (Semtur). Ejercicio 2008*, Tribunal Municipal de Cuentas de Rosario, Congreso Nacional de Tribunal de Cuentas, órganos y organismos públicos de control externo de la República Argentina San Luis, 2009: www.tribunalesdecuentas.org.ar/index/publicaciones/xxcongreso/xxcongreso-trabajos%20(16).doc
• MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1986): «Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. El plan Guido-Farengo», *Cuadernos del CURDIUR nº 13*, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, UNR.
• MIKIELEVICH, Wladimir, (1965): «El tramway», en Revista *Historia de Rosario*, año III, nº 10, julio-diciembre, Rosario.
• MIKIELEVICH, Wladimir, (1966): «El tramway», en Revista *Historia de Rosario*, año IV, nº 11, enero-junio, Rosario.
• MIKIELEVICH, Wladimir, (1967): «El tramway», en Revista *Historia de Rosario*, año V, nº 14, julio-diciembre y nº 15/16, julio-diciembre 1968, Rosario.
• MONTES, Alberto (1964): *Plan Rosario. Refutación a un artículo periodístico*, Editorial Mik, Rosario.
• MUNIZ, Juan (1991): «El tranvía», en *Rosario. Historias de aquí a la vuelta*, Nº 14, Ediciones de aquí a la vuelta, Rosario.
• NOSIGLIA, Julio (1983): *El Desarrollismo*, Biblioteca Política Argentina nº 3, CEAL, Buenos Aires.
• OLIVERO, Osvaldo (1982): *Tranvías, ómnibus y trolebuses de la ciudad de Rosario*, mimeo, Rosario.
• PASQUALI, Laura (2010): «Los servicios públicos dirigidos y administrados por el pueblo. Municipio, empresas y trabajadores en la Rosario de los años 30s», en *Actas* Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica, México.
• PICCO, Alicia María (2004): *La ciudad de Rosario y su movilidad urbana: investigación y desarrollo de una metodología para evaluar el comportamiento de los usuarios del sistema de transporte,* tesis de doctorado. Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, UNR, inédito, Rosario.
• PIZZA, Antonio y PLA, Maurici (2002): *Viena-Berlín. Teoría, arte y arquitectura entre los siglos XIX y XX,* Ediciones UPC, Barcelona.
• POLIMENE, Paula (2009): «Ideas globales, problemas locales. Intercambio de experiencias y conceptos sobre el gobierno de la ciudad. Rosario, fines del siglo XX», en *Avances del CESOR*, Centro de Estudios Sociales Regionales nº 6, Facultad de Humanidades y Artes, UNR, Rosario.
• POMPEI, Ana Laura, DURAND, Luciano y BARESE, Pablo (2005): 02 *La experiencia de la planificación estratégica en Rosario. Pensar en lo estratégico y urbano*, Colección Conocimientos en red, Secretaría de Planeamiento y Secretaría General de la Municipalidad de Rosario, Rosario: www.cideu.org/site/go.php?id=2414&cat=244







• PONS, Adriana (2000): «Los avatares del populismo 1943-1955», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días)*, tomo I, UNR Editora, Rosario.
• REATI, Atilio (2004): *Caminos de hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*, Editorial Municipal de Rosario/UNR Editora, Rosario.
• RIGOTTI, Ana María (1997): «El Plan Regulador de Rosario. Entre la reforma cívica y la autonomía profesional», *Cuadernos del CURDIUR* nº 60, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, UNR, Rosario.
• RITTATORE, María Eugenia (2008): *Transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Rosario: usuarios y empresarios frente a las políticas públicas del sector*, tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, UNR, inédito, Rosario.
• RODRÍGUEZ, Maximiliano (s/f): *El «Rosariazo» de septiembre de 1969: ¿De qué suceso estamos hablando? Incidencia de los periódicos en el proceso de deformación de los hechos históricos,* mimeo, Facultad de Humanidades y Artes, UNR, Rosario.
• RODRÍGUEZ LAMAS, Daniel (1984): *La Presidencia de Frondizi*, Biblioteca Política Argentina nº 54, CEAL, Buenos Aires.
• ROLDÁN, Diego P. (2005): *Del ocio a la fábrica. Sociedad, espacio y cultura en barrio Saladillo*. Rosario 1870-1940, Prohistoria Ediciones, Rosario.
• SCOBIE, James (1977): *Buenos Aires, del Centro a los Barrios, 1870-1910*, Solar, Buenos Aires.
• SERENELLI, Andrea (2009): *Segregación espacial, estructuras discursivas y procesos electorales en Barrio Bouchard,* Provincia de Santa Fe, Argentina: www.gal2009.easyplanners.info/area05/5528_Serenelli_Andrea.pdf (accedido el 23/06/10).
• SIMMEL, Georg (1986): «Las grandes urbes y la vida del espíritu», en *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica y de cultura*, Península, Barcelona.
• SIMONASSI, Silvia (2010): «El desarrollo industrial en debate. Gobierno desarrollista y sector industrial en la provincia de Santa Fe, 1958-1962», en ROUGIER, Marcelo: *Estudios sobre la industria argentina. Políticas de promoción y estrategias empresariales 2*, Claro Editora, San Isidro.
• SYSTRA-ATEC (1998): *Estudio integral del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Rosario y zona de influencia*. Informe Final. Versión Definitiva, mimeo, Rosario.
• SMULOVITZ, Catalina (1988): *Oposición y Gobierno. Los años de Frondizi*, vol. 1, CEAL, Buenos Aires.
• SONZOGNI, Élida (2006): «Un mundo en cambio», en BONAUDO, Marta: «La organización productiva y política del territorio provincial (1853-1912)», *Nueva Historia de Santa Fe,* tomo XII, Prohistoria-La Capital, Rosario.
• TARRAGO, Griselda (2006): «De la autonomía a la integración. Santa Fe 1820 y 1853». *Nueva Historia de Santa Fe*, tomo VIII, Prohistoria-La Capital, Rosario.
• VIANO, María Cristina (2000): «Una ciudad movilizada (1966-1969)», en PLA, Alberto (coordinador): *Rosario en la Historia (de 1930 a nuestros días)*, tomo II, UNR Editora, Rosario.

• VIANO, María Cristina (2006): «Rosario entre 1969 y 1989: dos contextos de movilización social en perspectiva comparada. Rosariazos y saqueos», en ÁGUILA, Gabriela: «De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940-2005)», *Nueva Historia de Santa Fe,* tomo XI, Prohistoria-La Capital, Rosario.
• VIDELA, Oscar (1997): «Ambiente urbano e idea de ciudad. Las imágenes de los viajeros en Rosario a mediados del siglo XIX», en *Colección Papeles de Trabajo*, CESOR, año 2, nº 1, Rosario.
• WYNIA, Gary, (1986): *La Argentina de posguerra,* Editorial de Belgrano, Buenos Aires.



# Los autores

Laura Badaloni es Profesora de enseñanza Media y Superior en Historia y Licenciada en Historia por la Universidad Nacional de Rosario. Ha presentado ponencias en congresos y publicado en el país trabajos sobre historia social y regional contemporánea, especialmente historia de trabajadores, empresarios y conflictividad social en Rosario. Interviene en proyectos de investigación y es doctoranda en la UNR. Actualmente se desempeña como Profesional de Apoyo en Investigación en el Instituto de Investigaciones Socio-Históricas Regionales-Nodo Cesor, dependiente de CONICET.

Marta Bonaudo es Doctora en Historia por la Universidad de Marsella/Aix-en Provence. Se desempeña como Investigadora Principal del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y como Directora de la Unidad Ejecutora en Red sobre Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR). Es Profesora Titular de Historia Argentina II en la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR. Ha publicado en diversas revistas nacionales y extranjeras y ha compilado varios libros en editoriales nacionales. Su producción centrada en el espacio regional con algunas exploraciones en el nacional, se ha focalizado en estos últimos años en los problemas de la cultura política decimonónica.

Sandra Fernández es Doctora en Historia, Master en Ciencias Sociales por la Fa-

cultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, y Licenciada y Profesora de Historia egresada de la UNR, donde actualmente se desempeña como Profesora adjunta de la Cátedra de Seminario Regional y como Directora de la Escuela de Historia en la Facultad de Humanidades y Artes. Es miembro de la Carrera de Investigador Científico de CONICET y dirige proyectos de investigación radicados en la UNR. Ha dictado cursos de posgrado en numerosas universidades sudamericanas y europeas. Recientemente ha publicado *La revista El Círculo o El arte de papel. Una experiencia editorial de la Argentina del Centenario* (Editum, Murcia, 2010).

Beatriz Filiberti es Licenciada en Comunicación Social y Profesora de Historia. Docente de Historia de América III, Facultad de Humanidades y Artes, UNR. Investigadora del Centro de Estudios sobre América Latina Contemporánea y del ISHIR - CESOR dependiente de CONICET. Sus trabajos de investigación se inscriben en el marco de la historia política desde un enfoque interdisciplinario, poniendo el eje en el desarrollismo como corriente de pensamiento y práctica política; ha participado en congresos nacionales e internacionales y publicado artículos en revistas especializadas y en obras colectivas sobre historia regional y nacional.

Gisela Galassi es Profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia, egresada de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR; actualmente es Becaria del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y doctoranda de la UNR. Se desempeña como docente en la Cátedra de Seminario Regional de la Carrera de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes (UNR). Ha participado como integrante de proyectos de investigación financiados por CONICET y la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNR. Su área de estudio se centra en la Historia Regional y la articulación entre historia e imagen fotográfica.

Romina Garcilazo es Profesora de Historia, egresada de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario. Se desempeña como auxiliar de cátedra en Historia Argentina II en la mencionada facultad. Actualmente es becaria del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y doctorada de la UNR. Sus investigaciones se centran en la figura de Juan Canals.

Laura Luciani es Profesora y Licenciada en Historia por la Universidad Nacional de Rosario y está realizando el doctorado en Historia en la misma institución. Es becaria del CONICET desde 2008 y se desempeña como docente en la materia Historia de América III de la carrera de Historia de la UNR. Sus investigaciones actuales se ocupan de la historia argentina reciente, especialmente de la última dictadura militar (1976-1983).





Fernando Navarro es Profesor de Filosofía. Se desempeña como Secretario de Dirección de la Unidad Ejecutora en Red ISHIR/CONICET. Miembro del Consejo Asesor del Centro Interdisciplinario de Estudios Europeos en Humanidades (CIEHUM), Facultad de Humanidades y Artes de la UNR. Profesor Titular de la cátedra de Ética y Deontología de la Escuela Superior de Museología de la Municipalidad de Rosario. Ha publicado en los volúmenes colectivos *Derroteros del viaje y la cultura. Mito, historia y discurso* (Prohistoria, Rosario, 2008) e *Imágenes en plural. Miradas, relatos y representaciones sobre la problemática del viaje y los viajeros* (Prohistoria, Rosario, 2010).

Laura Pasquali es Doctora en Humanidades y Artes (Mención Historia) y docente en la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR, donde dirige estudios de Maestría y co-dirige estudios Doctorales y Proyectos de investigación. Es Becaria Posdoctoral del CONICET e investigadora en Proyectos de la UNR y la UBA. Ha dictado seminarios, conferencias y cursos de posgrado y postítulo en el país y en el exterior. Es autora de una veintena de artículos en libros y revistas especializadas en historia oral e historia argentina contemporánea, temáticas sobre los cuales ha compilado dos libros.

Adriana Pons es Profesora en Historia por la Universidad Nacional de Rosario. Cumple funciones docentes como Profesora Adjunta a cargo de la Cátedra Introducción a la Problemática Histórica y también se desempeña en Historia Argentina II de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR. Ha participado como miembro investigador y como co-directora de numerosos proyectos de investigación sobre Historia Social y Regional. Cuenta con publicaciones en revistas especializadas, en colecciones de distribución nacional y de divulgación científica. Ha formado parte de distintos centros de investigación, perteneciendo actualmente al ISHIR y al CEALC.

Diego P. Roldán es Doctor en Humanidades y Artes por la Universidad Nacional de Rosario. Se especializa en historia social, cultural y política de las ciudades. Ha publicado *Del ocio a la fábrica* (2005), *La sociedad en movimiento* (2006) y *Chimeneas de Carne* (2008), todos en Prohistoria Ediciones, de Rosario. Sus artículos han sido difundidos por revistas científicas nacionales y extranjeras. Se desempeña como docente en la cátedra de Espacio y Sociedad de la carrera de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR y como investigador en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

Luciana Seminara es Licenciada en Historia por la Universidad Nacional de Rosario, becaria doctoral del CONICET e investigadora del ISHIR y del Centro de Investigaciones Latinoamericano en Historia Oral y Social (CLIHOS-UNR). Docente de

la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR en las asignaturas de Introducción a la Historia y Taller Teórico Metodológico, ambas pertenecientes a la carrera de Historia. Sus líneas de trabajo están ligadas a la historia reciente argentina, la memoria y las experiencias militantes de los años sesenta y setenta.

Silvia Simonassi es Magíster en Ciencia Política y Sociología por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales y Profesora de Historia por la Universidad Nacional de Rosario. Es docente de la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR e investigadora en el Centro de Estudios Sociales Regionales (UNR/ISHIR/CONICET). Ha desarrollado investigaciones sobre problemas de historia social regional y ha publicado en el país y en el exterior sobre historia de la industria, los industriales y las relaciones laborales en el sur de Santa Fe en la segunda mitad del siglo XX.

Élida Sonzogni es Profesora de Historia. Se desempeña como profesora titular de las cátedras Problemática Histórica y Seminario Regional y en la Maestría Sociedad y Poder desde la Problemática del Género en la Facultad de Humanidades y Artes de la UNR. Ha sido evaluadora de tesis y proyectos de investigación para múltiples universidades nacionales y para el CONICET. Ha formado parte y dirigido numerosos proyectos y programas de investigación y ha publicado trabajos relativos a Historia Social Regional en diversas revistas especializadas del país y del extranjero. Compiló junto a Gabriela Dalla Corte *Intelectuales rosarinos entre dos siglos. Serafín, Juan y Clemente Álvarez. Identidad local y esfera pública* (Prohistoria-Manuel Suárez-Editor, Rosario, 2000).



**MUNICIPALIDAD DE ROSARIO**
Intendente
Ing. Roberto Miguel Lifschitz

**SECRETARÍA DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MEDIO AMBIENTE**
Secretario
Lic. Gustavo Leone
Sub Secretario de Servicios Públicos
Ing. Pablo Seghezzo

**ENTE DEL TRANSPORTE DE ROSARIO**
Ente Autárquico de la Municipalidad de Rosario
Presidente de Directorio
Lic. Gustavo Leone
Vicepresidente
Dr. Fernando Rosúa
Director
Ing. Sebastián Bonet
Gerente General
Ing. Mónica Alvarado

**CONICET**
Presidente
Dra. Marta Rovira
Vicepresidente de Asuntos Científicos
Dr. Vicente Antonio Macagno
Vicepresidente de Asuntos Tecnológicos
Dr. Faustino Siñeriz
Directora de Ciencias Sociales y Humanidades
Dra. Dora Barrancos
Directora Unidad Ejecutora en Red ISHIR
(Investigaciones Socio-Históricas Regionales)
Dra. Marta Bonaudo
Vicedirectora Unidad Ejecutora en Red ISHIR
(Investigaciones Socio-Históricas Regionales)
Dra. Susana Bandieri

**SECRETARÍA DE CULTURA Y EDUCACIÓN**
Secretario
Horacio Javier Ríos
Sub Secretaria
Lic. Florencia Balestra

**EDITORIAL MUNICIPAL DE ROSARIO**
Director
Oscar Taborda

**Historia del Transporte Público de Rosario (1850 - 2010)**
Realizado por el Ente del Transporte de Rosario
en el marco del convenio suscripto
con el ISHIR - CESOR | CONICET

Coordinadoras
Laura Badaloni - Gisela Galassi
Búsqueda y selección de imágenes
Laura Badaloni - Gisela Galassi
Dibujos
Olivero, Osvaldo
Autores
Laura Badaloni; Marta Bonaudo; Sandra Fernández; Beatriz Filiberti; Gisela Galassi; Romina Garcilazo; Laura Luciani; Fernando Navarro; Laura Pasquali; Adriana Pons; Diego P. Roldán; Luciana Seminara; Silvia Simonassi; Élida Sonzogni
Diseño gráfico
Arq. Dis. Javier Armentano
Corrección
Gilda Di Crosta

0-Historia Transporte Rosario Final c/tapa:Maquetación 1 5/27/11 12:22 p.m. Página 342

Este libro se terminó de imprimir
en Imprenta Tecnigráfica,
Av. Pte. Perón 3747, Rosario,
en el mes de abril de 2011.

0-Historia Transporte Rosario Final c/tapa:Maquetación 1  5/27/11  12:22 p.m.  Página 344

ETR
ENTE DEL TRANSPORTE DE ROSARIO

:e(m)r;

ISHIR
CONICET
UNR | UNCPBA
UNCo | UNJu

MR
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO

